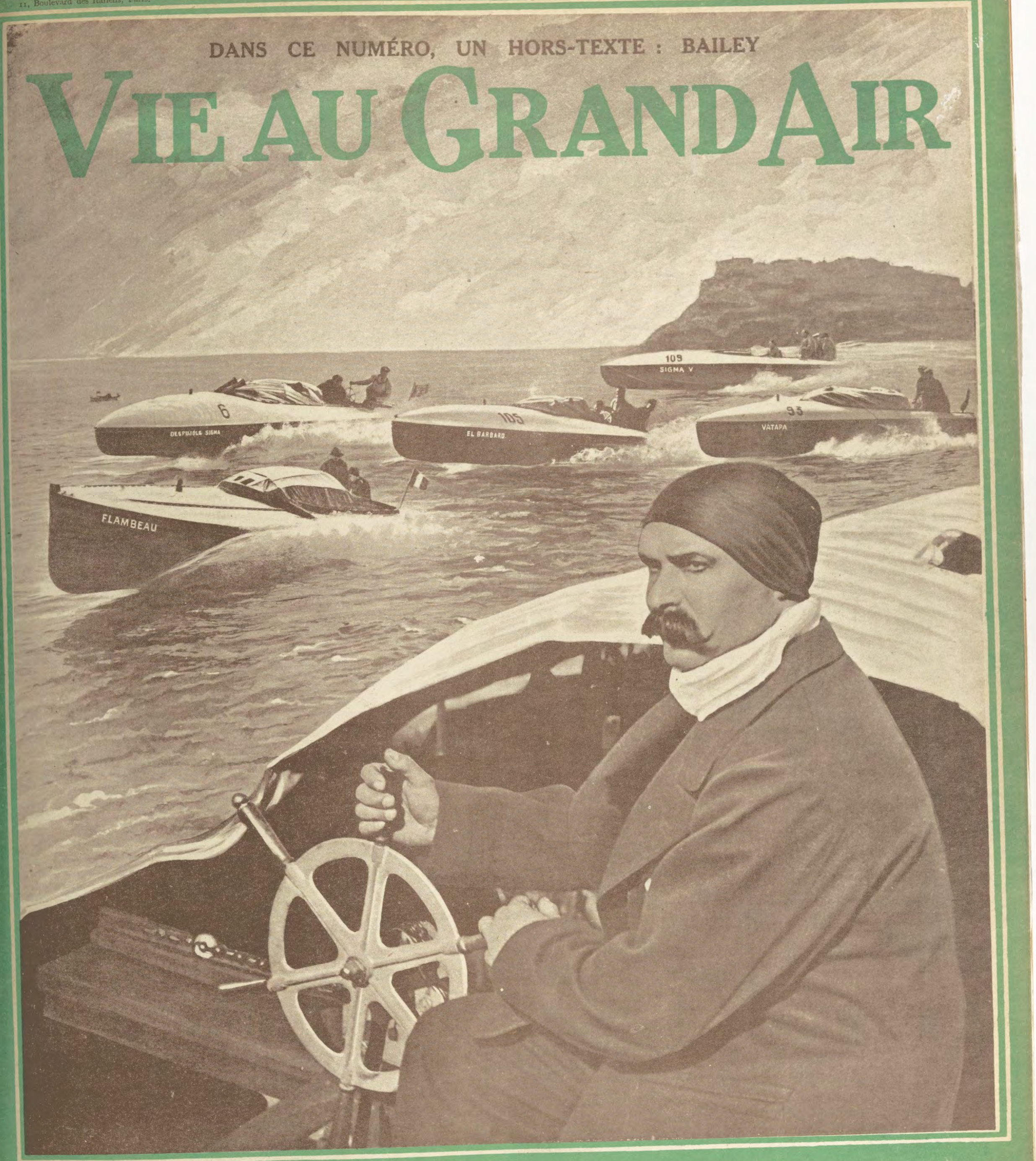
Pour la publicité : Huguet, de Palissaux et Cie, 11, Boulevard des Italiens, Paris.

EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70

Rédaction et Administration 90, Champs-Elysées, Paris.

DANS CE NUMÉRO, UN HORS-TEXTE : BAILEY

VIE AU GRAND AIR



DESPUJOLS, LE GRAND CONSTRUCTEUR FRANÇAIS

Vainqueur de toutes les grandes courses du Meeting de Monaco 1914.

En haut, de g. à dr. : Le "Flambeau" (coque et moteur Despujols), *à M. Girard-Bouvet, gagnant de la Coupe des Nations ; le "Despujols Sigma"* (coque et moteur Despujols), *à M. R. de Soriano, gagnant du Prix de Monaco ; l'"El Barbaro"* (coque et moteur Despujols), *à M. de Salamanca, le plus rapide cruiser du meeting ; le "Sigma V"* (coque et moteur Despujols), *à M. de Soriano, gagnant du Championnat de la mer, le "Vatapa"* (coque et moteur Despujols), *à M. de Lavaudeyra, gagnant du prix de l'International Sporting Club.*

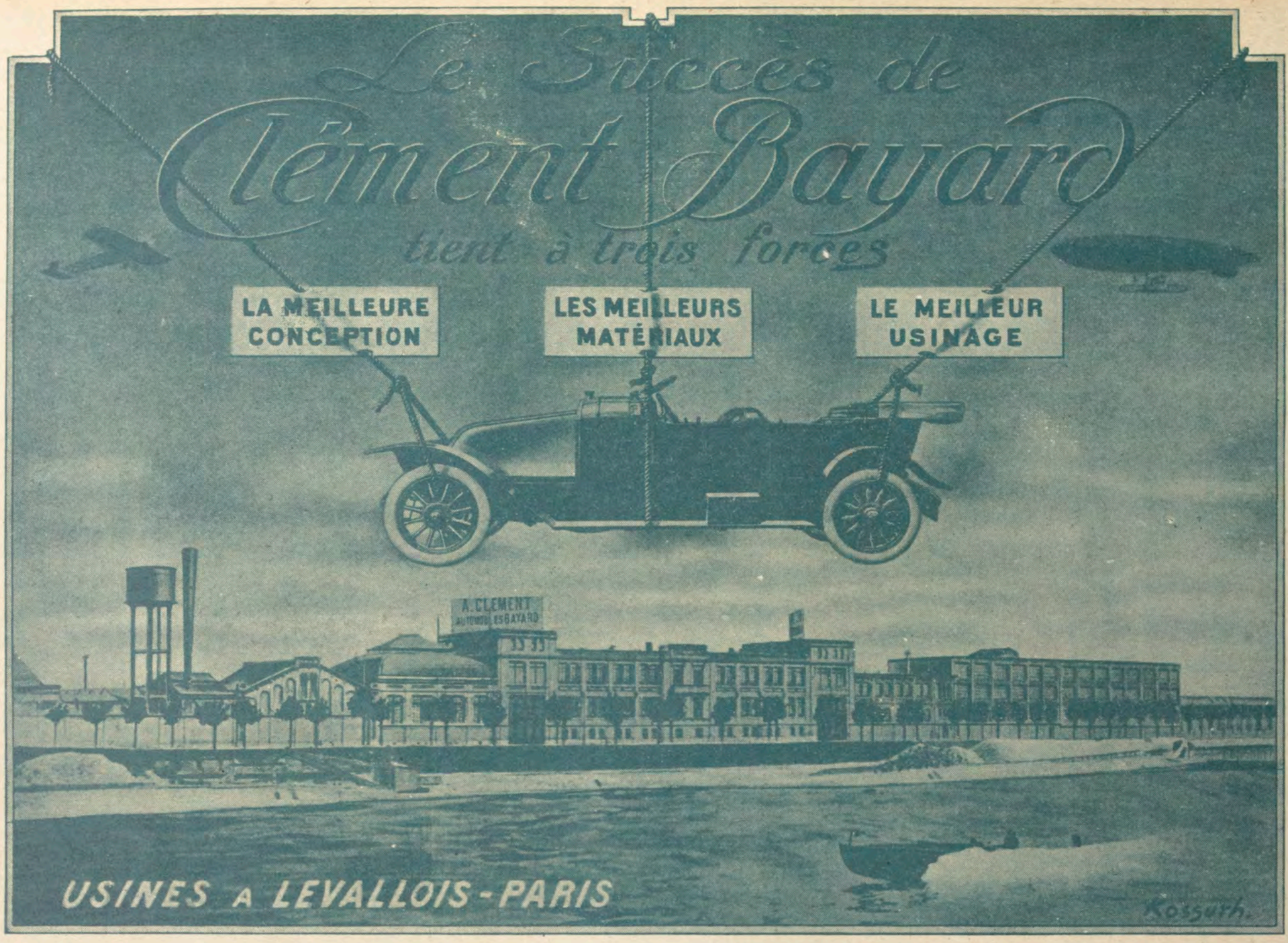
Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Le Succès de Clément Bayard tient à trois forces

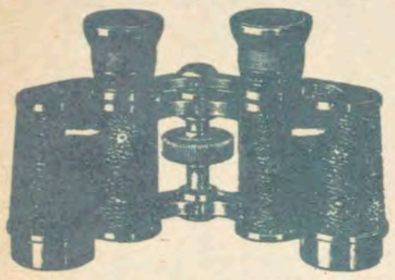
LA MEILLEURE CONCEPTION

LES MEILLEURS MATÉRIAUX

LE MEILLEUR USINAGE



Busch



EN VENTE chez tous les OPTICIENS

Principaux dépositaires à Paris :
HAZEBROUCQ, 16, rue de la Paix
JOURDAN, 107, rue Lafayette
TISSOT, 33, avenue de l'Opera

Jumelles à prismes de campagne, marine et théâtre

Grossissement 3 1/2 à 18 fois. Volume réduit. Grande clarté

GRAND PRIX BRUXELLES 1910. Catalogue gratis franco sur demande à

Emile BUSCH, Société Anonyme, 127, rue de Turenne, PARIS

Rathenow, Londres, Berlin, Hambourg, Vienne, Buenos-Ayres

Le bilan de

GLADIATOR

(DUNLOP)

PARIS-ROUBAIX 1914
six partants
six arrivants dans les délais
sur Bicyclettes

GLADIATOR

pneus Dunlop

l'équipe au grand complet

Cycles GLADIATOR, Pré-Saint-Gervais

VOITURE LÉGÈRE
de SPORT et de GRAND LUX
GRACE A SON INÉGALABLE RENDEMENT,
MICROBE

BUGATTI

SE RIT
des MONSTRES de la ROUT

Les derniers Modèles chez
A. VIRIOT, 16, pl. du Marc
Tél. Wagram 83-92 NEUILLY-PARI

PIERRE LAFITTE & Cie
Collection Illustrée Sports-Bibliothèque
L'AÉRONAUTIQUE
Par Jacques MORTANE
Le volume broché, 6 fr.; cartonné, 7 fr.; relié peau 10 fr.
EN VENTE PARTOUT

AMBULANCES AUTOMOBILES **DUPONT**

10, rue Hautefeuille, Paris (VIe)
Transport de malades et blessés
Paris, Province, Etranger
Voitures modernes, 35 HP, à 8 cylindres
Appareil de suspension évitant toute secousse.
Téléphone : Gobelins 18-67 (jour et nuit)

Le Temps ne laisse pas de traces sur un visage rafraîchi journellement grâce à la

FLORÉINE

CRÈME DE BEAUTÉ
A. GIRARD 48, rue d'Alesia PARIS

La PHOTOGRAPHIE des COULEURS
AVEC LES PLAQUES
AUTOCHROMES LUMIÈRE
est plus simple et plus facile que la Photographie en noir.
Reproduction exacte de toutes les Couleurs de la nature

BÈGUES Ecrire à l'Institut des Bègues (Subventionné), 142, Bd Longchamp, Marseille Honoraires ap guérison

A LOUER, meublé ou non, petit Château, Bayeux (Calvados). Vastes communs. herbage. Grand jardin Très belle avenue et menades. Droit de chasse sur ferme pr Proximité de la mer. S'adresser à MM. Séjo 4, place Saint-Martin, à Caen (Calvados).

COTE NORMANDE. Plage Lion-Herman A vendre de suite : très gentille (meublée ou non meublée). Nombreuses p d'habitation. Communs divers. Beau ja S'adresser à MM. Séjourné, 4, place Saint-M à Caen (Calvados).

CHIENS Bergers allem., Groener Beaucerons. Chiens Minia
G. MEESTE
Charleville (Arden

VOITURETTES **MORGAN** CYCLECARS
LES DERNIERS MODÈLES CHEZ
BAUDELOQUE & DARMONT
128, Rue du Bois LEVALLOIS-PERRET

Bougie Standard

ÉCONOMISEUR breveté,
tous moteurs, essence ou Benzol, sans crainte encrassement, réduit un tiers consommation, augmente force moteur, pose et réglage facile. essai 25 fr.
GABET, Usseau (Deux-Sèvres).

OCCASION, MOTO
Magnat-Debon 2 HP 3/4, état neuf, selle Brooks, courroie Wata-Wata, compteur kilométrique, coffre outils ... cuir, nombreux accessoires ...
MARIN, ch. Le Calvez, 8 r. Valois

17e Année. — N° 814.

Le Numéro : **50** Centimes.
EUROPE : 0 FR. 60 : AUTRES PAYS : 0 FR. 70

25 Avril 1914. — Tous les Samedis.

VIE AU GRAND AIR

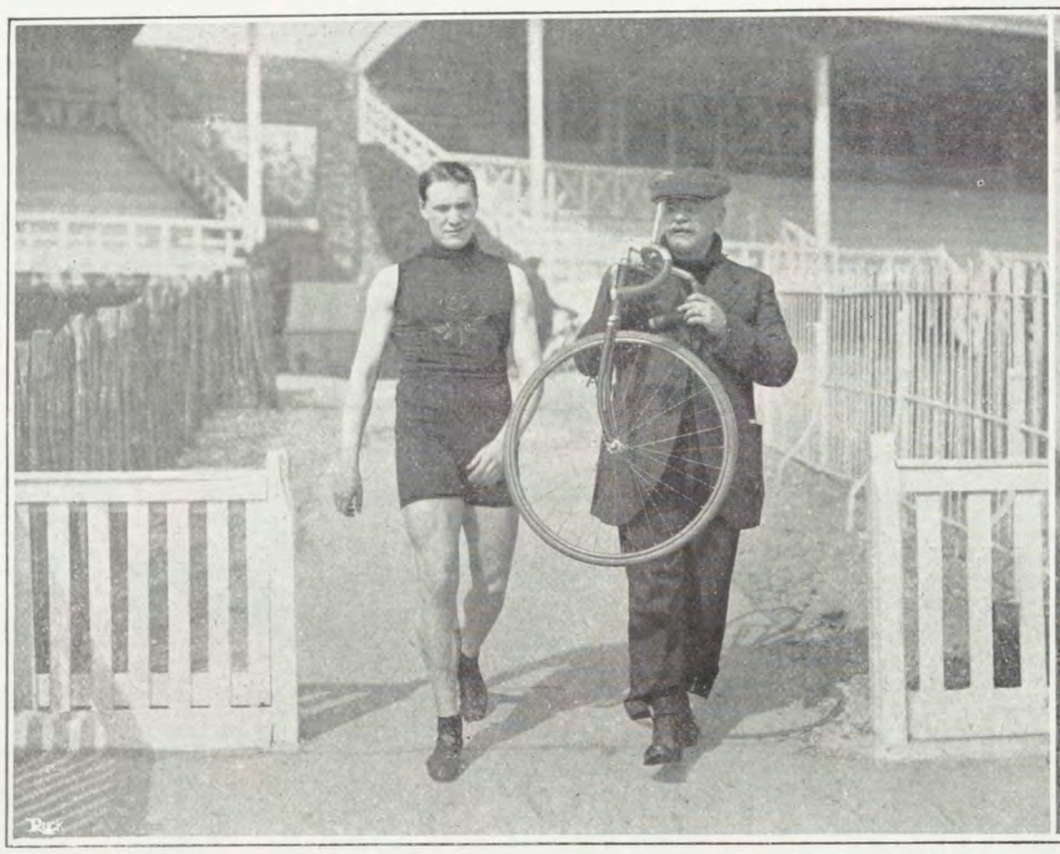
ABONNEMENTS :
France.. .. .. 28 francs.
Étranger. .. .. 32 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie.
Les manuscrits et documents ne sont pas rendus.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement le numéro de Noël, les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyée franco sur demande.

UN ROI QUI SAIT SE PASSER DE CHAUFFEUR

S. M. Alphonse XIII est le plus sportif de tous les souverains, et il l'est au sens absolu du mot. Il transige volontiers avec sa dignité royale et tel le plus anonyme des chauffeurs, il s'en va faire de grandes excursions, au volant de sa rapide voiture de sport. Le voici photographié aux environs de Saint-Sébastien. Après une halte, il met le contact tandis que son compagnon de route s'apprête à lancer le moteur.



BAILEY ARRIVE EN PISTE

L'ancien amateur Bailey, recrue nouvelle du professionnalisme, se dirige accompagné de son manager Reese vers la ligne de départ.

LE MASSAGE APRES L'ENTRAINEMENT

Comme tous les grands sprinters, Bailey, soucieux de sa mise en condition et du maintien de sa forme, se soumet aux soins que réclame l'effort athlétique.

MON PASSÉ ET MES ESPÉRANCES

PAR W.-J. BAILEY

La genèse d'une vocation a quelquefois un caractère original lorsque les événements drolatiques ou moroses que l'on a vécus viennent s'en mêler. Par eux, et par les contrastes qu'ils créent, le passé prend un certaine couleur, se dessine en reliefs caractéristiques, les uns amusants, les autres tristes, et tout ce mélange donne l'impression d'une vie mouvementée, accidentée, au milieu de laquelle se dessine, contrariée par des heurts successifs, la ligne de conduite dominante suivie pour atteindre le but visé.

Hélas — tant mieux peut-être, qui sait ? — le passé — « mon passé » — m'apparaît sous un aspect, sinon plus neutre, du moins plus calme, moins tourmenté que le passé de beaucoup de jeunes gens qui, après avoir, en tâtonnant cherché leur voie. se sont définitivement orientés vers le sport cycliste.

Je puis dire que dès la première heure j'ai obéi à une réelle vocation, à une de ces attirances vis-à-vis desquelles il est inutile de songer à vouloir entrer en lutte. Elles vous prennent tout entier, vous emportent, malgré la raison et les raisons qui naissent, ou que d'autres font naître en votre esprit. J'ai donc cédé à ma vocation, simplement, sans lui résister, parce que je n'avais — au contraire! — nulle envie d'entrer en conflit avec elle, et qu'aucune objection à mes désirs ne m'était formulée par qui que ce fût. Je fus même, après quelques premières escarmouches heureuses, engagé à persévérer par ma famille et par mes amis.

PREMIERS COUPS DE PÉDALE

J'étais un tout petit bonhomme lorsque le goût me vint de monter à bicyclette. Il ne me manquait que deux choses pour réaliser cette ambition : une bicyclette d'abord, et savoir m'en servir ensuite; cas très grave. Heureusement — car elle n'est pas une vaine entité — la Providence vint à mon secours en la personne d'une aimable dame, amie de ma famille, qui possédait l'objet de mes rêves. Sa bicyclette était, naturellement, une bicyclette de femme, détail auquel je ne m'arrêtai pas, tout à la joie dans laquelle je nageais en prenant mes premières leçons sous la direction de ma bonne fée. Car, dans mon esprit, cette initiatrice dévouée n'était rien de moins qu'une bonne fée. L'imagination de l'enfant a volontiers de ces complaisances.

Lorsqu'on se sent un goût réel, sincère, pour un exercice quelconque, il

BAILEY SAUTE A LA CORDE

Parmi les exercices d'assouplissement qui font partie intégrante du travail préparatoire de l'athlète figure le saut à la corde, dont Bailey est partisan convaincu.

LA COURSE A PIED

Une préparation sérieuse implique pour Bailey une série d'exercices parmi lesquels la course à pied tient, tout comme le saut à la corde, une large place.

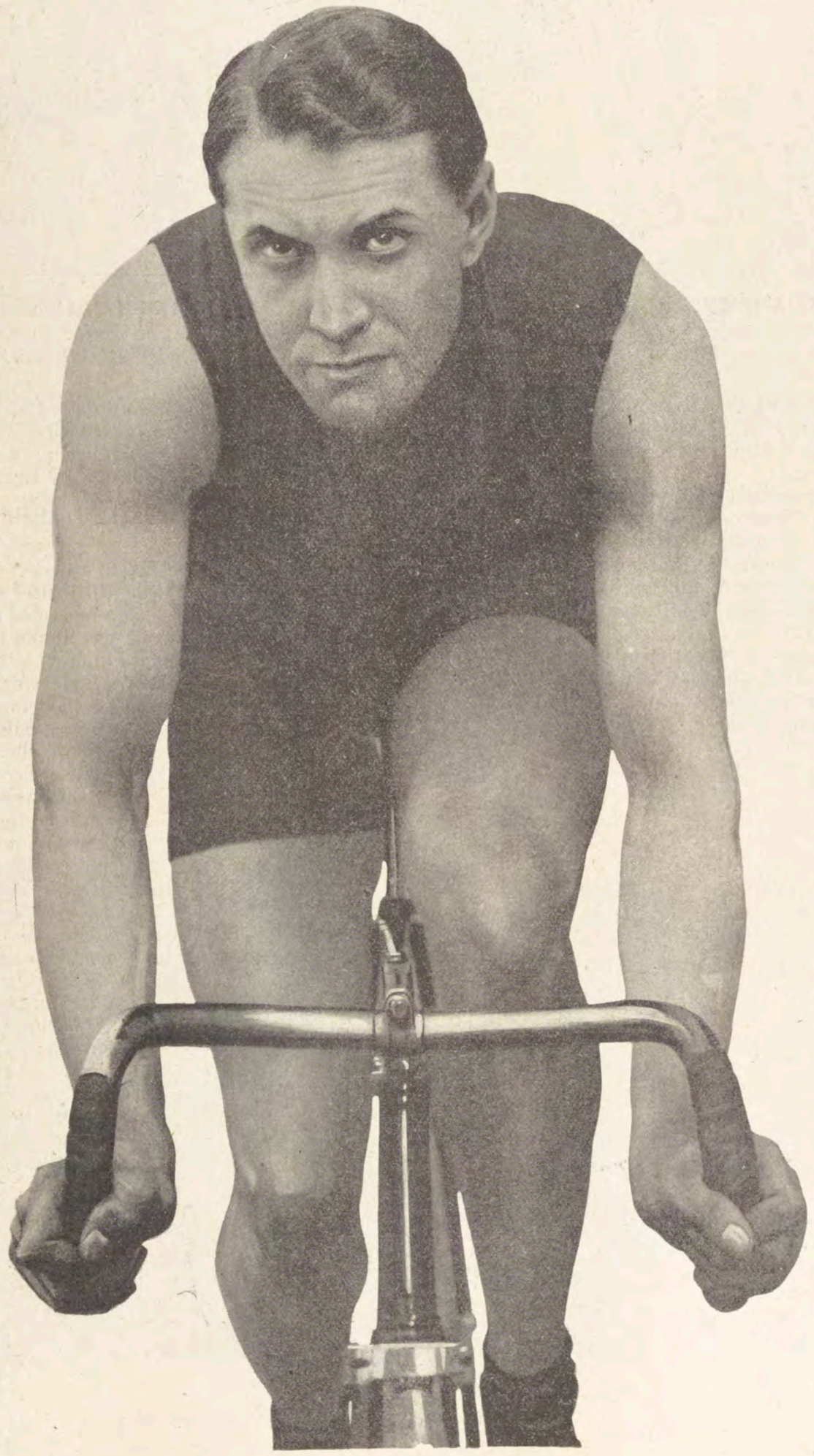
est bien rare que les progrès accomplis ne soient acquis très vite. J'abrège ces détails de la première heure ; en un rien de temps, je sus me tenir en équilibre, rouler, virer, et — la jeunesse est partout la même ! — à peine savais-je donner mes premiers coups de pédale, qu'immédiatement j'étais piqué par la tarentule de la vitesse. Je sentis très bien que pour faire vite, il me fallait une bicyclette faite pour moi, établie à ma mesure, avec la multiplication qui convenait à mes moyens physiques. Que faire ? La seule chose possible et... je tapai papa et maman. Ils réalisèrent immédiatement mes désirs, parce que ma demande n'avait rien que de très naturel. De tout temps, en Angleterre, les parents se sont montrés très partisans des exercices physiques ; le sport, vous le savez, y a toujours fait partie intégrante de l'éducation de la jeunesse. En France, depuis quelques années, presque toutes les familles françaises se rallient au même principe, et c'est pourquoi, dans un avenir très prochain, il n'y aura probablement pas un seul sport, dans lequel les Français, en raison des qualités généreuses de leur race, ne brilleront au tout premier plan. Leur évolution décisive, et la rapidité de leur adaptation à tous les sports, sont des symptômes significatifs auxquels on ne peut pas se tromper. Dans les sports mécaniques, qu'ils ont créés, ils conservent une indéniable supériorité.

J'abandonnai donc vite et sans regrets — car on est cynique d'ingratitude à cet âge, comme à d'autres d'ailleurs — la bicyclette que vous m'aviez prêtée, madame, mais je répare l'oubli coupable où je vous avais laissées, elle et vous, en vous adressant un souvenir un peu ému puisque je me rends compte aujourd'hui que toutes deux vous êtes à l'origine de ma destinée.

Possesseur de la bicyclette convoitée, je me mis à cycler avec ardeur. Dès que j'avais quelque liberté, c'était pour sauter sur ma machine. Et en route à travers la campagne. Mes excursions de touriste n'allaient point sans un peu de sport, je soutenais volontiers un train assez rapide et, de temps à autre, je me donnais le luxe d'un sprint impressionnant. Je crois même qu'en ces moments-là, cédant à une fiction de mon esprit, je m'imaginais battre à l'emballage un concurrent imaginaire.

Vivre d'illusions me parut bien vite insuffisant ; j'avais hâte de goûter à des réalités tangibles, et de triompher d'autre chose que d'adversaires qui n'existaient que dans mon imagination. Les événements vinrent tôt qui comblèrent mes désirs. J'étais encore gamin et je suivais les cours d'une école située à Londres, dans Regent's Street, « Polytechnic », lorsqu'une course cycliste fut organisée entre les élèves.

Quelle désillusion si le directeur, me considérant comme trop petit encore, m'avait empêché d'y prendre part ! Je n'eus point cette déception, je courus et même je gagnai. Ah ! ce fut un beau jour pour moi ! Ce triomphe (!), et mes goûts pour le sport cycliste qui se précisaient, me donnaient le seul désir de m'aligner en course et je déplorai vraiment que les circonstances fussent si rares qui me permissent de le faire. Je dus me contenter de quelques petites courses sur route organisées entre amateurs. C'est à la suite des performances heureuses remplies dans ces conditions que quelques amis me conseillèrent de participer à des compétitions plus sérieuses. Et j'abordai la piste ! Quelle piste ! C'était, à Basingstoke, un emplacement circulaire, gazonnée et dont les virages n'étaient point relevés. Sur ce vélédrome rudimentaire on ne pouvait pas faire des choses éblouissantes ; mais peu m'importait, j'aurais couru où on aurait voulu, sur n'importe quel terrain ; ça m'était égal pourvu que je courre. Les choses tournèrent cette fois encore, très bien pour moi, et je gagnai l'épreuve, la parodie d'épreuve, à laquelle j'avais pris part.



W. J. BAILEY

W. J. Bailey, le sprinter anglais, vient de se convertir au professionnalisme. Ses débuts ont été particulièrement brillants. Après une triple victoire à Buffalo, sur Friol, Van Bever et Lorenz, il a fini très près de Kramer l'invincible, dans le Grand Prix de Pâques.

LES COMPÉTITIONS PLUS SÉRIEUSES

Tout ceci n'était, en somme, qu'amusements préliminaires, et ce n'est qu'en 1907 que commença la série des courses sérieuses que je fis comme amateur. La première de ces courses je la disputai et la gagnai sur 1/2 mile handicap à Basingstoke. A la suite de ce premier succès important, du moins je le considérai comme tel, je me mis à soigner mon entraînement et, comme l'enthousiasme ne me laissait pas le temps d'envisager l'aléa d'une pareille prétention, je m'engageai dans le Championnat d'Angleterre qui devait être disputé peu après à Portsmouth. C'était mon premier championnat et j'avoue que quand j'entrai en piste j'étais un peu impressionné. Il faut croire que ma préparation avait été excellente, car je réussis à m'adjuger le titre de champion en battant Kingsberry, Payne, Johnson, etc. En 1909 se passa l'événement qui jusqu'à présent m'a donné ma plus grande satisfaction sportive. Nul autre depuis, quelque heureux qu'il ait été, ne m'a laissé un aussi agréable souvenir. Cette année-là, en effet, je gagnai le championnat du monde à Copenhague, battant Schilles dans la finale.

Il était écrit que dès lors tout marcherait bien pour moi. En 1910, j'eus, en effet, des courses particulièrement heureuses. Je remportai le championnat d'Angleterre et le Grand Prix de Paris. En 1911, je ne pris pas part au Championnat d'Angleterre, mais je gagnai le Championnat du monde à Rome et le Grand Prix de Paris. Je ne pus, en 1912, faire le déplacement d'Amérique pour y courir le Championnat du monde, mais je gagnai le Championnat d'Angleterre et le Grand Prix de Paris. Enfin, en 1913, je réussis à conserver, à Noritch, mon titre de champion d'Angleterre, et je gagnai pour la dernière fois le Grand Prix de Paris amateurs.

Je n'ai pas souvenance que toutes ces épreuves m'aient été particulièrement pénibles à gagner. Il en est, certes, où j'ai dû m'employer sérieusement, mais il en est une que je considère jusqu'à présent comme m'ayant semblé la plus dure : c'est le Championnat des Southern Counties, auquel j'ai pris part en 1908. Je le gagnai, mais je sentis fort bien que je n'étais pas en aussi bonne condition que lorsque, l'année précédente, j'avais disputé, avec succès, l'épreuve beaucoup plus inquiétante du Championnat d'Angleterre. Etait-ce mauvaise disposition physique ou préparation insuffisante ? (ce que je ne crois pas) ? toujours est-il que j'eus à fournir une course extrêmement sévère.

JE VIENS AU PROFESSIONNALISME

Transfuge de l'amateurisme, je deviens, aujourd'hui professionnel. Pourquoi ? J'avais eu la chance de me créer, comme amateur, une réputation sportive assez bien établie, justifiée même a-t-on dit. J'aurais dû m'en contenter. Que pouvais-je désirer de plus ? Professionnel, tout est à refaire pour moi ; c'est une carrière nouvelle qui commence, qui sait ce qu'elle me réserve ? J'ai devant moi des adversaires d'une envergure tout autre que ceux que j'ai pu rencontrer sur le terrain de l'amateurisme. Ils ont la qualité, et aussi une expérience de la course qui me fait défaut. Après sept années de succès je risque le tout pour le tout et je vais au-devant d'échecs probables, sinon

DEUX CHAMPIONS

Hourlier (à gauche) et Bailey (à droite), qui ne se sont pas encore rencontrés en match, quittent la piste après leur entraînement quotidien.

LE SHAKE-HAND DES DEUX ÉQUIPIERS

Hourlier et Bailey ont fait équipe à tandem le lundi de Pâques, au parc des Princes, et ont battu Dupré-Friol et Ellegaard-Moretti.

possibles. Les performances louables de l'amateur peuvent disparaître devant les insuccès du professionnel. Alors pourquoi risquer de ternir le souvenir d'un passé heureux par un avenir problématique et peut-être décevant ? La raison en est bien simple.

Le sport cycliste se meurt en Angleterre, et s'il ne se meurt pas au sens absolu du terme, il décline dans de telles conditions qu'à l'heure actuelle il n'est prétexte qu'à un nombre infime de manifestations. Les Anglais n'ont plus de goût pour le cyclisme ; les vélodromes sont dans le marasme, les épreuves se font de plus en plus rares. A quoi attribuer ce déclin si rapide ? A des causes diverses ; à l'esprit traditionaliste anglais qui reste fidèle aux sports nationaux, aux sports d'autrefois, aux sports de toujours. D'où que viennent les raisons, la situation n'en est pas moins nette et précise : le sport cycliste n'est plus que fantôme en Angleterre. Fâcheux état de choses pour quelqu'un que travaille la passion dominante de courir. L'amateurisme réduit, en outre, le nombre des adversaires de qualité qu'on peut rencontrer sur la piste. Que faire dès lors pour donner libre cours à ses goûts ? Aller sur le terrain où les luttes sont fréquentes, où l'on a la faculté de se mesurer avec des concurrents de grande classe.

J'en ai assez de courir deux, trois, quatre épreuves au plus par an et, le reste du temps, de demeurer inactif ; je deviens délibérément professionne'.

Je suis heureux d'avoir débuté en France, où j'ai couru déjà souvent comme amateur. Je compte y passer toute la saison. La France est le pays où le sport cycliste a vu s'accroître d'année en année sa vitalité ; le public y est très connaisseur. On voit qu'il aime le cyclisme, qu'il s'y intéresse, et qu'il sait aussi être bon juge. Il connaît toutes les finesses, toutes les roueries de la piste, je le crois excellent critique de la valeur des hommes, de leur tactique et de l'opportunité plus ou moins heureuse avec laquelle ils s'en servent. Loin de moi la pensée de m'attarder à de vaines flatteries. Je puis cependant affirmer, car ce sont en somme, les événements qui parlent et pas moi, que la France est une pépinière inépuisable pour le sport cycliste. Des sujets nouveaux apparaissent toujours à temps pour remplacer ceux de qui la carrière est finie ; Paris, le grand Paris, est le centre de cette activité sportive par quoi trois vélodromes assurent d'un bout de l'année à l'autre, à tour de rôle, et sans interruption, le spectacle que réclament les milliers et les milliers de fervents du cyclisme. Nous n'avons pas ça en Angleterre, et c'est pourquoi, je me suis exilé de mon pays pour cette saison, et de l'amateurisme pour toujours. J'ai tout lieu d'être content de mes débuts dans ma nouvelle incarnation de professionnel. Ma bonne étoile a veillé sur moi avec succès. Mais ne vais-je point lui demander maintenant plus qu'elle ne peut faire ? Enfin, je saurai cela plus tard.

LE COUP D'ŒIL DU MAITRE

Bailey aime beaucoup prendre soin lui-même de ses machines. Il les examine toujours en détail avant que d'entrer en piste.

MES ESPÉRANCES

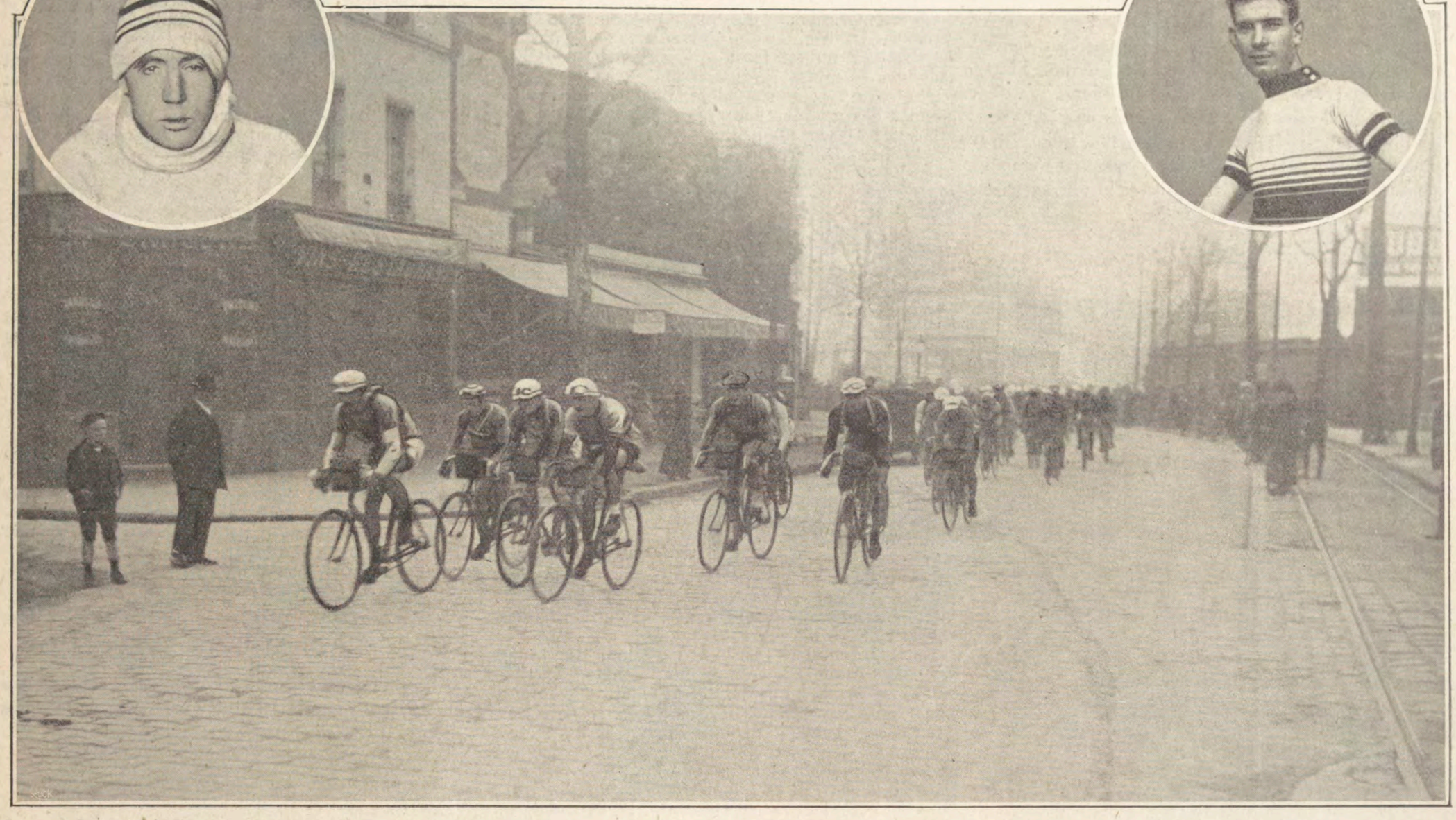
Mes espérances sont... ce que seraient les vôtres si vous étiez à ma place. Espérances mêlées de crainte ; car je ne m'illusionne pas, la tâche qui m'attend comporte des difficultés que je n'ai très certainement jamais connues jusqu'à présent. Je ne crains pas les échecs, d'autres que moi en ont essuyé qui n'en ont pas moins fourni une carrière appréciable. Je n'échappe pas à cette loi humaine qui veut que l'espérance soit la manie la plus rigoureusement enracinée chez l'homme ; alors, je fais comme tout le monde, j'espère... j'espère bien faire quelque chose d'intéressant qui contre-balancera les déceptions inévitables auxquelles personne n'échappe. Je désire me rencontrer avec les meilleurs sprinters de l'heure présente, quitte à connaître la défaite.

A propos de mes débuts au Vélodrome Buffalo, on a dit que j'avais une seule tactique : celle de partir en tête, et de tâcher à y rester. Certes j'aime aller de l'avant, mais — et en cela je suis comme tout le monde, je n'ai rien inventé — je ne pars pas toujours systématiquement en tête. Ce ne serait plus de la tactique, ce serait de la monomanie. La tactique, par définition, implique de conduire sa course selon les circonstances. C'est ce que je fais ; j'agis comme beaucoup de sprinters l'ont fait avant moi.

Il en va de même pour l'entraînement. Croyez bien que je n'ai rien inventé. L'entraînement est soumis à des lois générales qui sont aujourd'hui connues en France aussi bien qu'elles le sont en Angleterre. Sobriété, vie calme, préparation régulière et raisonnée, ce sont là les règles fondamentales auxquelles je m'astreins. L'Anglais est-il plus discipliné, plus docile que le Français vis-à-vis de ces principes fondamentaux qui régissent l'entraînement. Peut-être, pour la majorité des sujets. Pourquoi ? Question de tempérament et aussi d'ambiance.

W. J. Bailey

PARIS-TOURS



LE PELOTON DES CONCURRENTS DANS LA COTE DE SURESNES

La course cycliste Paris-Tours s'est disputée le 19 avril. 124 concurents se sont présentés au contrôle du départ à Suresne. L'épreuve a été gagnée par Oscar Egg (bicyclette Peugeot) *qui couvrit les 310 km. du parcours en 9 h. 49 m. 47 s. 2/5. Emile Engel* (bicyclette Peugeot) *finit deuxième à une longueur et Thys* (bicyclette Peugeot) *troisième à une roue. En médaillon : à gauche; Oscar Egg, à droite; Emile Engel.*

LE MATCH VERMEULEN-HANS HOLMER

Vermeulen — Hans Holmer

VERMEULEN SE DISPOSE A DOUBLER HANS HOLMER

Le 19 avril, au parc des Princes, un grand match pédestre opposait sur 10 km., l'anglais Hans Holmer au champion français Vermeulen. Ce match se disputait avec entraîneurs. La victoire est revenue à Vermeulen, qui couvrit les 10 km en 31 m. 50 s. 4/5. Hans Holmer qui avait été obligé de s'arrêter pour changer de chaussures finissait à 3 tours. A droite : le premier tour, après le départ. A gauche : Guignard, qui au cours de cette réunion fit une terrible chute.

NOTRE NUMÉRO DOUBLE SUR LE TENNIS

Notre numéro double sur le tennis paraîtra le 9 mai. Les plus célèbres compétences lui ont apporté leur collaboration. On pourra y lire des articles signés Wilding, Froitzheim, Max Decugis, Germot. Marguerite Broquedis, Laurentz, Gobert, Henri Wallet, Jacques Quellennec. Comme d'habitude on y trouvera des photographies inédites sensationnelles, trois splendides doubles pages. Nul doute que ce numéro consacré au sport le plus répandu et le plus élégant ne remporte un retentissant succès.

PROPOS D'UN SPORTSMAN

La réplique au ministre

Ah ! le capitaine de vaisseau Jaime n'est pas un type dans le genre de Vermeulen qui, dimanche dernier, découvrait — enfin ! — les souliers à pointe si indispensables à sa spécialité de pédestrian. Lorsque le vaillant officier se décide à moderniser ses tendances, il n'y va pas par quatre chemins. C'est tout ou rien ; et il fait bien les choses.

Alors qu'il était encore ministre de la marine, M. Pierre Baudin, cédant, lui aussi, à une question d'actualité, pensa qu'il convenait de rajeunir les cadres de la marine, et saisit la Chambre d'un projet de loi fixant la limite d'âge des capitaines de vaisseau à 55 ans... au lieu de 60. Soit cinq ans d'activité subtilisés d'un trait de plume. « Très mauvais », pensa M. le capitaine Jaime, dont les 55 ans presque sonnés n'ont pas amoindri l'énergie. Que faire en présence d'une telle menace ? Prouver par une démonstration péremptoire qu'on peut avoir dépassé la cinquantaine sans avoir cessé d'être « un peu là ». Et il s'en fut, aux fins d'un entraînement sérieux, en cette Cour des Miracles, qu'est le Collège d'athlètes, où l'empreinte de l'âge et les traces physiques qu'il laisse sont effacées comme par enchantement, dit-on. Pas brillant l'examen médical d'entrée du capitaine : « obèse, pléthorique, congestif, et hypertension contatée à l'oscillomètre de Pachon : 22, 9. Vilaine fiche ; fâcheuse au point de vue esthétique, et non moins au point de vue athlétique. Il n'importe ; la méthode naturelle se joue des difficultés les plus insurmontables en apparence. En un tour de main, elle vous transforme un homme, sans souci de son âge.

En cinq jours d'entraînement, constatent les registres officiels, et après avoir fourni une marche de 80 kilomètres en deux jours, le capitaine de vaisseau Jaime, a fondu de 16 livres 140 grammes, *— excusez du peu — avec amincissement sérieux du tour de ceinture, fléchissement de la pression artérielle, etc., etc.*

Oubliant de s'enthousiasmer sur la rapidité avec laquelle le footing fait maigrir à Reims, les jeunes officiers de pont, malicieux en diable, n'appellent plus, paraît-il, le capitaine, que le « vieux marcheur ».

Perdre 16 livres en 5 jours, est un résultat qui donne à réfléchir, et peut-être, le capitaine Jaime sera-t-il bien inspiré en modérant un peu son activité physique, car, à ce taux-là, il est permis de craindre qu'il soit beaucoup plus menacé par son entraînement que par le projet de loi de son ministre.

WHIPPER.

LES DIMANCHES SPORTIFS DE LA V. G. A.

La course cycliste des " Inséparables "

Disputée à Nice, dimanche dernier, elle remporta un succès considérable.

Cette course que nous avons organisée aux environs de Paris, en février dernier, et que gagna l'équipe du Vélo Club de Levallois vient de se courir à Nice dimanche dernier, 19 avril, et son succès a été très grand. On se souvient du règlement nouveau que nous inaugurions dans cette épreuve : une course interclubs par équipes de trois coureurs, ceux-ci devant se présenter ensemble à chaque contrôle et à l'arrivée, se prêtant aide et assistance durant tout le parcours, d'où ce nom d' « Inséparables » dont nous avons baptisé les concurrents.

La formule bien que nouvelle n'a pas effrayé les coureurs méridionaux puisque seize équipes de Nice, Monaco, Antibes, Grasse, Marseille, se sont engagés, représentant un total de quarante-huit coureurs, tous bien entraînés, grimpeurs émérites dont la plupart d'entre eux se sont déjà fait un nom dans les annales des grandes courses cyclistes. Nous avons mis aux prises les marseillais Beppino, Bettini, Gabriel Jullien, Ducerisier, Mathieu. Matheron, Curtel, tous champions de grande valeur, avec les meilleurs routiers de la Côte d'Azur, les Amenc, Gabba, Davico, Jean Novo, Moréna, Paoli Napoléon, Gras, Bignani, Pratto, Dahon, etc., etc. et ce n'a pas été un spectacle banal que d'assister à la lutte que se sont livrés sur 108 kilomètres ces champions. Le Midi est d'ailleurs très sportif ; et c'est mis en goût par notre rallye automobile des Alpes-Maritimes et les courses organisées par l'Automobile Club de Nice sur le modèle de nos épreuves d'Achères, Asnières et du Cœur Volant, que les Niçois nous ont demandé de faire pour leurs coureurs cyclistes de l'Union sportive méridionale ce que nous avions fait pour les clubs de l'U. V. F.

Avec notre confrère *le Petit Niçois*, nous avons donc mis sur pied en quelques jours, pour ainsi dire en quelques heures, la course des Inséparables, et voici quel itinéraire nous leur avons choisi : ce parcours de 108 kilomètres se divisait en trois parties bien distinctes. De Nice au village de Gourdon, le plus élevé des Alpes-Maritimes, altitude 700 mètres, la route mesure 35 kilomètres de côte, passant par Cagnes, Vence, Tourettes, le pont du Loup et la terrible montée de Bramafau à Gourdon, où jamais course cycliste n'avait encore passé.

De Gourdon, d'où l'on jouit d'un coup d'œil merveilleux sur toute la côte depuis la chaîne de l'Esterel jusqu'à la frontière italienne et la pointe de Bordigliera, la route traversant Grasse, Monans Sardoux, descend jusqu'à Cannes pendant 35 kilomètres et enfin de Cannes à Nice par Antibes et Cagnes, encore 35 kilomètres de palier. Donc trois sections bien tranchées, de 35 kilomètres chacune environ, l'une en côte, l'autre en descente, la troisième en palier pour l'arrivée. Que diraient nos coureurs parisiens en présence de semblables difficultés? Ici, les coureurs du pays, habitués à rouler sans cesse dans la montagne, semblent se jouer de ces obstacles et, à l'arrivée, ils ont encore le sourire aux lèvres et sont prêts à recommencer.

Pour cette épreuve qui aura certainement une suite, la *Vie au Grand Air* et *le Petit Niçois*, en dehors des prix offerts à chaque équipe classée, ont offert deux challenges qui ne deviendront la propriété des vainqueurs qu'après trois victoires consécutives.

A midi trente, sur la promenade des Anglais, nous donnions le départ à un peloton de quarante-deux coureurs représentant quatorze équipes dont quelques-unes ne surent pas malheureusement pratiquer la solidarité que leur imposait le règlement. Au premier contrôle de Vence, les coureurs étaient encore nombreux, mais trois équipes seulement se présentèrent complètes et purent continuer la course sans arrêt, les autres au contraire durent attendre leur coéquipier retardataire pour repartir. Nice-Sports qui était favori se trouvait bientôt en tête avec une minute d'avance sur les équipes marseillaises très redoutables, il augmentait encore la distance dans la terrible côte des Gorges du Loup, à Gourdon, où beaucoup d'automobiles étaient venues se placer dans les lacets de la route, afin d'assister à la lutte. Du haut de ce belvédère merveilleux on voyait les cyclistes apparaître trois par trois, s'aidant, se poussant, s'entraînant et menant un train d'enfer, sur ces rampes ardues; puis dans la descente folle sur Grasse et Cannes ils se lancèrent à toute allure pour terminer le parcours en luttant contre un vent debout si violent que les régates durent être remises. Le parcours total de 108 km. a été couvert par l'équipe gagnante en 3 h. 37 m., performance remarquable pour qui connaît l'itinéraire choisi.

Ce fut l'amical Vélo Club de Marseille qui gagna la course des Inséparables, grâce à cet esprit d'équipe qui est la caractéristique de notre épreuve; un de ses coureurs en effet, Julien, a été poussé et tiré par ses deux camarades pendant les trente derniers kilomètres tandis que l'équipe du Nice-Sports qui menait la course à son gré a été victime d'un accident de machine qui a retardé l'équipe tout entière. Ces incidents qui se renouvelèrent fréquemment et obligèrent plus d'un club à abandonner ont intéressé vivement tous les sportsmen qui suivirent la course et n'ont découragé aucun des concurrents qui ne demandent qu'à recommencer. Voici d'ailleurs le classement des gagnants : 1° Amical Vélo Club Marseille ; 2° Nice-Sports (1); 3° Gambetta Club (1); 4° Nice-Sports (2); 5° Gambetta Club (2): 5° Union sportive Antibes; 6° Vélo Niçois; 7° Vélo Club Grasse.

Le chalenge du *Petit Niçois* est gagné par l'Amical Vélo Club de Marseille et le chalenge de la *Vie au Grand Air* par le Gambetta Club (2).

Deux conducteurs émérites et dévoués, MM. Testa avec sa Benz et Levadour sur sa Scat, nous ont promenés dans leurs voitures souples et rapides, et grâce à eux nous avons pu suivre de près et sans en perdre un détail cette épreuve si intéressante et si rapidement menée, dont nous donneront les photographies dans notre prochain numéro.

PAUL MEYAN.

Le Rallye du Sud-Ouest.

(24 Mai.)

C'est le dimanche 24 mai qu'aura lieu le Rallye automobile du Sud Ouest, réunissant à Bergerac les membres des Automobiles Clubs de Bordeaux et de Périgueux.

Les parcours adoptés sont les suivants :

Au départ de Bordeaux, Camassac, Braune, Castillon-sur-Dordogne, (20 kilomètres.)

Au départ de Périgueux, Le Bugue, Pezuls, Pressignac, Lalieude, Mouleydier, Creysse, Bergerac, (22 kilomètres).

Rendez-vous et contrôle à Bergerac, café de la Terrasse. Déjeuner à l'hôtel de Londres.

Après le déjeuner excursion et visites des usines de Thuillières sur la Dordogne.

Dans notre prochain numéro nous publierons le règlement détaillé de ce rallye.

LES ESTAMPES SPORTIVES

Le premier numéro des *Estampes Sportives* qui a été mis en vente le 10 avril a remporté un très gros succès. Il contenait trois estampes consacrées

A *Georges André.*

Au *match Joë Jannette-Carpentier.*

A *Keyser.*

Pour remercier nos lecteurs de leur empressement nous avons décidé d'augmenter dans le prochain numéro le nombre des estampes.

Afin aussi d'être agréable à nos abonnés et de les faire profiter d'un nouvel avantage, nous leur consentirons au prix de 15 francs au lieu de 18 francs un abonnement d'un an aux *Estampes Sportives*.

RÉSULTATS TECHNIQUES

DU 13 AU 20 AVRIL

CYCLISME

DIMANCHE 19 AVRIL. — *Parc des Princes.* — Prix du Printemps; (1.333 mèt. scratch). — Finale : 1. Punchois, en 3 m. 6 s.; 2. Piani; 3. Vanbev r.

Prix des abonnés (2.000 mèt. scratch). — 1. Devoissoux, en 3 m. 15 s. 4/5; 2. Bey; 3. Chardon.

Course de demi-fond. — (*60 km. derrière motos*) : 1. Darragon; 2. Germain à 7 tours; 3. Fossier à 8 tours; 4. Larrue à 11 tours. Temps: 44 m. 42 s. 2/5.

DIMANCHE 19 AVRIL. — *Paris-Tours.* — 1. Égg en 9 h. 49 m. 47 s.2/5; 2. E. Engel à 2 longueurs; 3. Ph. Thys à une roue; 4. Devroye à une roue 5. Noël à 4 longueurs; 6. Emile Georget à une longueur.

ATHLÉTISME

DIMANCHE 19 AVRIL. — *Parc des Princes. Match pédestre, 10 km* : 1. Vermeulen; 2. Hans Holmer à 3 tours. (Temps : 31 m. 50 s. 4/5).

FOOTBALL-RUGBY

DIMANCHE 19 AVRIL. — *Perpignan.* — L'A. S. Perpignanaise bat le Stade Toulousain par 6 points à 0.

FOOTBALL-ASSOCIATION

DIMANCHE 19 AVRIL. — *Rue Olivier-de-Serres.* — La Société Générale bat le C. S. du Luxembourg par 5 buts à 0.

HIPPISME

MARDI 14 AVRIL. — Auteuil — *Prix de Mondeville* (10.000 francs, 3.000 mètres) : 1. Nectar III (Thibault) à M. G. P. Esbran; 2. Boran. P. M. gag : 20 francs; pl. 14 fr. 50; 20 fr. 50.

MERCREDI 15 AVRIL. — Maisons-Laffitte. — *Prix Boiard*; (50.000 francs, 2.0500 mètres) : 1. Nimbus (Milton Henry) à M. Aumont 1sard II. P. M. gag : 17 fr. 50.; pl. 12 francs; 17 fr. 50.

JEUDI 16 AVRIL — Auteuil. — (15.000 francs, 5.000 mètres) : 1. Ex Abrupto (F. Williams) à M. Jacques Hennessy; 2. Univers II. P. M. gag : 19 fr. 50; pl. 15 fr. 50; 45 fr. 50.

DIMANCHE 19 AVRIL. — Longchamp. — *Prix Hocquart* (20.000 francs, 2.400 mètres) : 1. Sarnanapale (Doumen) au baron M. de Rothschild; 2. Hickory; 3. Le Ritto. P. M. gag. : 32 francs; pl. 19 francs; 25 francs 29 fr. 50,

Prix de Lutèce (12.000 francs, 2 2000 mètres) : 1. Shannon (Mac Gea) à M. H. B. Duryea; 2. Templier II; 3. Saccharose. P. M. gag. 27 fr. 50; pl. 22 francs, 40 francs.

LE CONCOURS DU CHAMPION.

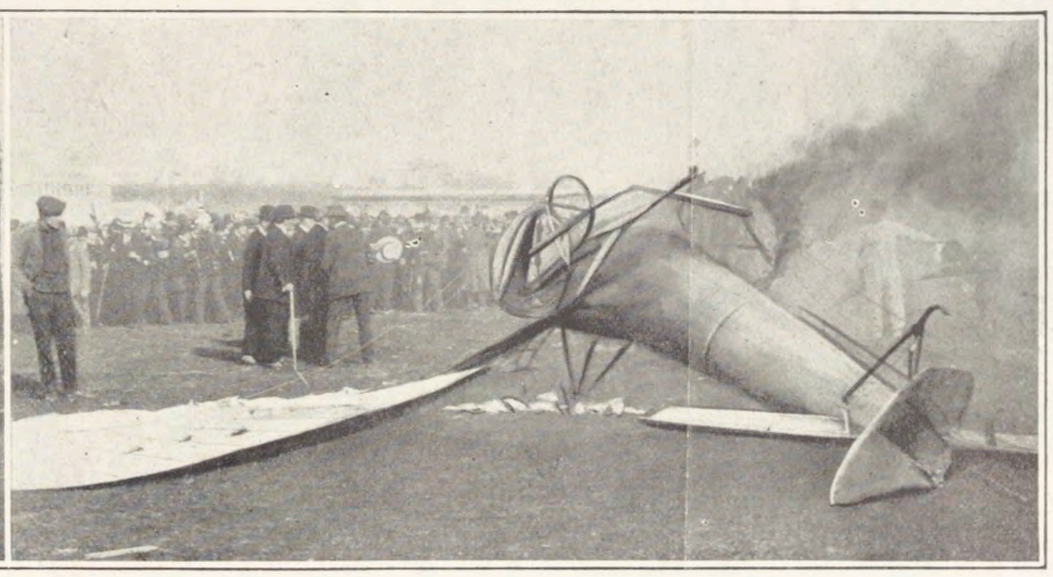
C'est dans notre numéro du 2 mai que nous donnerons le résultat de notre grand concours du champion dont le premier prix est une automobile de sport Doriot-Flandrin-Parant, et le second, une motocyclette Rudge-Whitworth, de chez Paul Ménard. D'ailleurs, plus de 20.000 francs de prix sont affectés à ce grand concours.

UN MÉCANICIEN S'EFFORCE D'ÉTEINDRE LES FLAMMES QUI CONSUMENT LES DEUX CORPS

Dimanche dernier à Buc, se disputait un meeting d'aviation. Pendant une course poursuite, deux monoplans montés, le premier par le pilote Deroye et son passager Dablin, le second par le pilote Bidot et son passager Pelladeau, sont venus en contact, se sont écrasés à terre et ont flambé ; Deroye et Dablin ont été carbonisés. En haut à gauche : Deroye; à droite : Bidot et Pelladeau qui furent grièvement blessés.

ON EMPORTE LES CORPS DE DEROYE ET DE DABLIN

Bidot, dont l'appareil était plus rapide que celui de Deroye, voulut dépasser son concurrent, mais, aveuglé par le soleil, il piqua dessus et l'atteignit, alors qu'il pensait pouvoir passer.



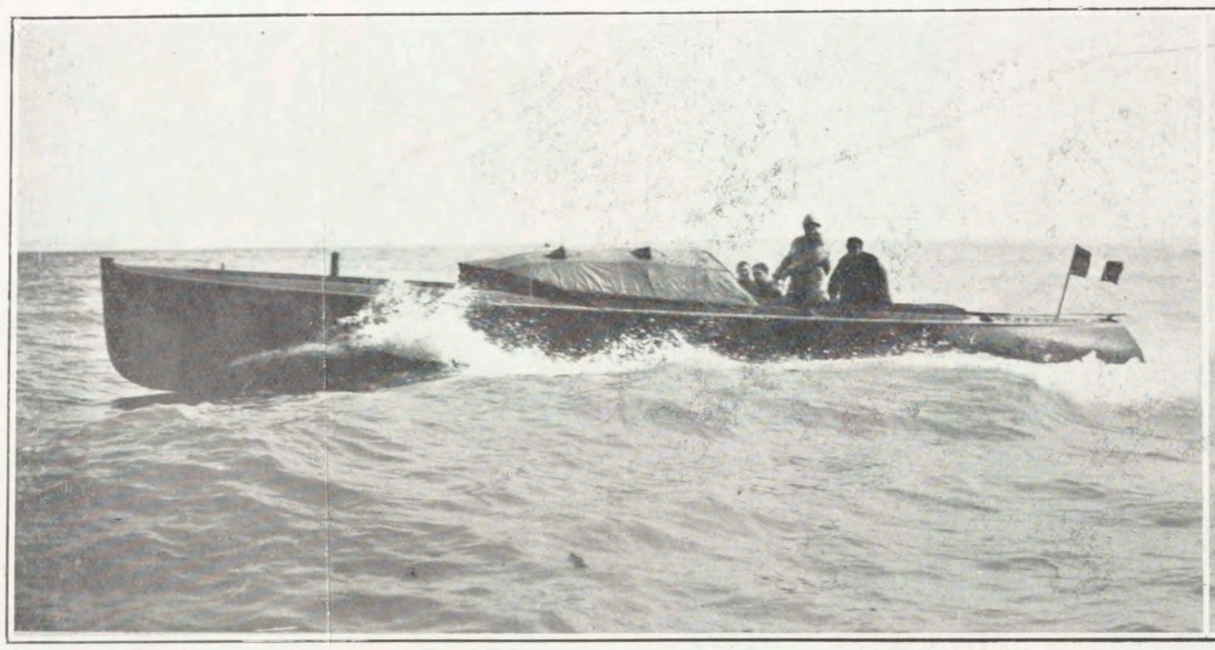
L'APPAREIL DE BIDOT APRÈS LA CHUTE

Dans un terrible enchevêtrement, les deux appareils tombèrent et vinrent s'écraser sur le sol, tandis que les flammes jaillissaient, Bidot et Pelladeau purent être dégagés à temps.

DEUX MONOPLANS S'ABORDENT AU COURS D'UN MEETING

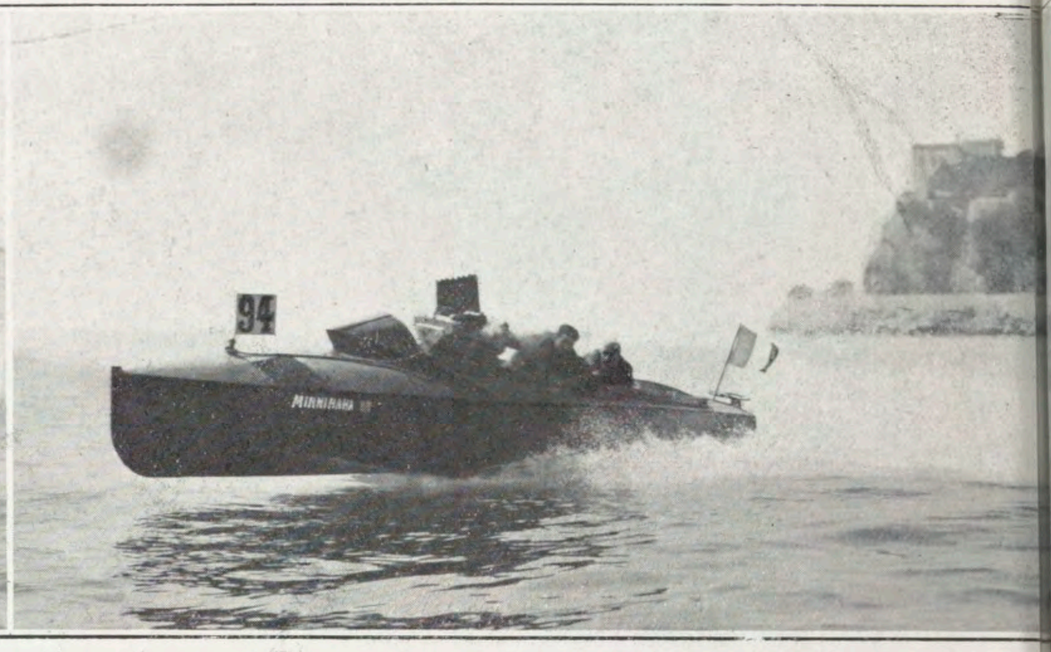
Dimanche dernier, un terrible accident d'aviation s'est produit à Buc, au cours du très intéressant meeting de vitesse qui s'y déroulait. Dans la course de 20 kilomètres, l'aviateur Bidot qui sur son monoplan torpille volait plus vite que ses concurrents Deroye et Cuendet, allait dépasser Deroye qui était accompagné de l'élève pilote Dablin. Malheureusement, aveuglé par le soleil, il ne vit pas bien l'appareil de son camarade, il le prit en écharpe à toute vitesse. Ce fut une chute terrible, les flammes entourèrent aussitôt les débris des deux monoplans. Deroye et Dablin furent terriblement carbonisés. Bidot et Pelladeau purent être dégagés à temps, ils sont assez grièvement blessés.

On ne peut mettre cette catastrophe que sur le compte de la fatalité.



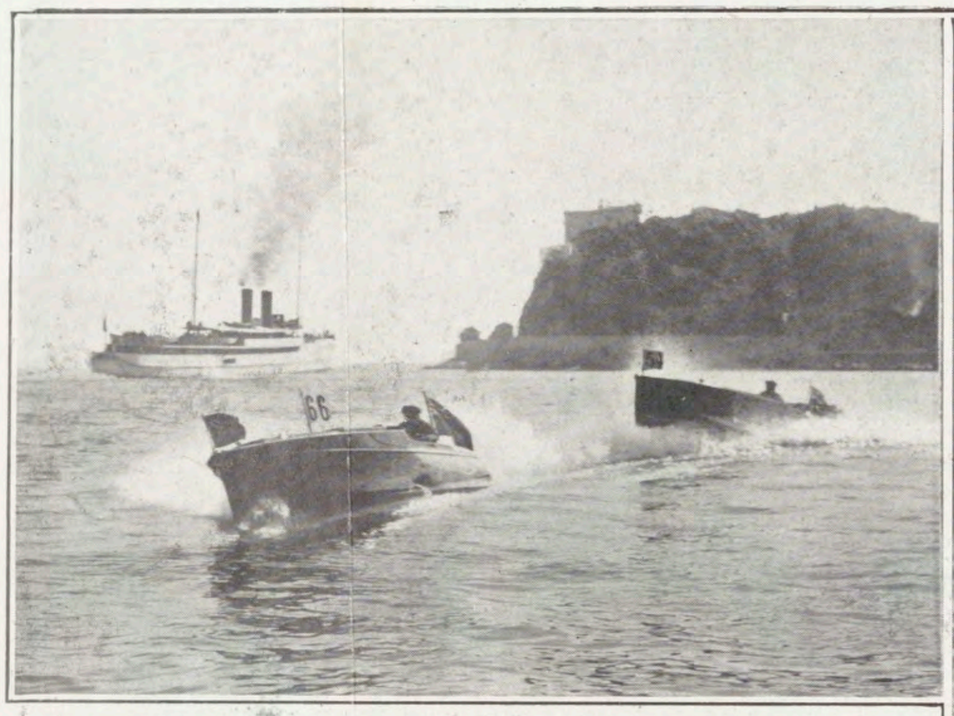
" LE FLAMBEAU "

Le " Flambeau ", à M. Pierre Girard-Bouvet, s'est classé 1er de la Coupe des Nations, (coque et moteurs Despujols, essence Motricine, huile Gargoyle Mobiloil).



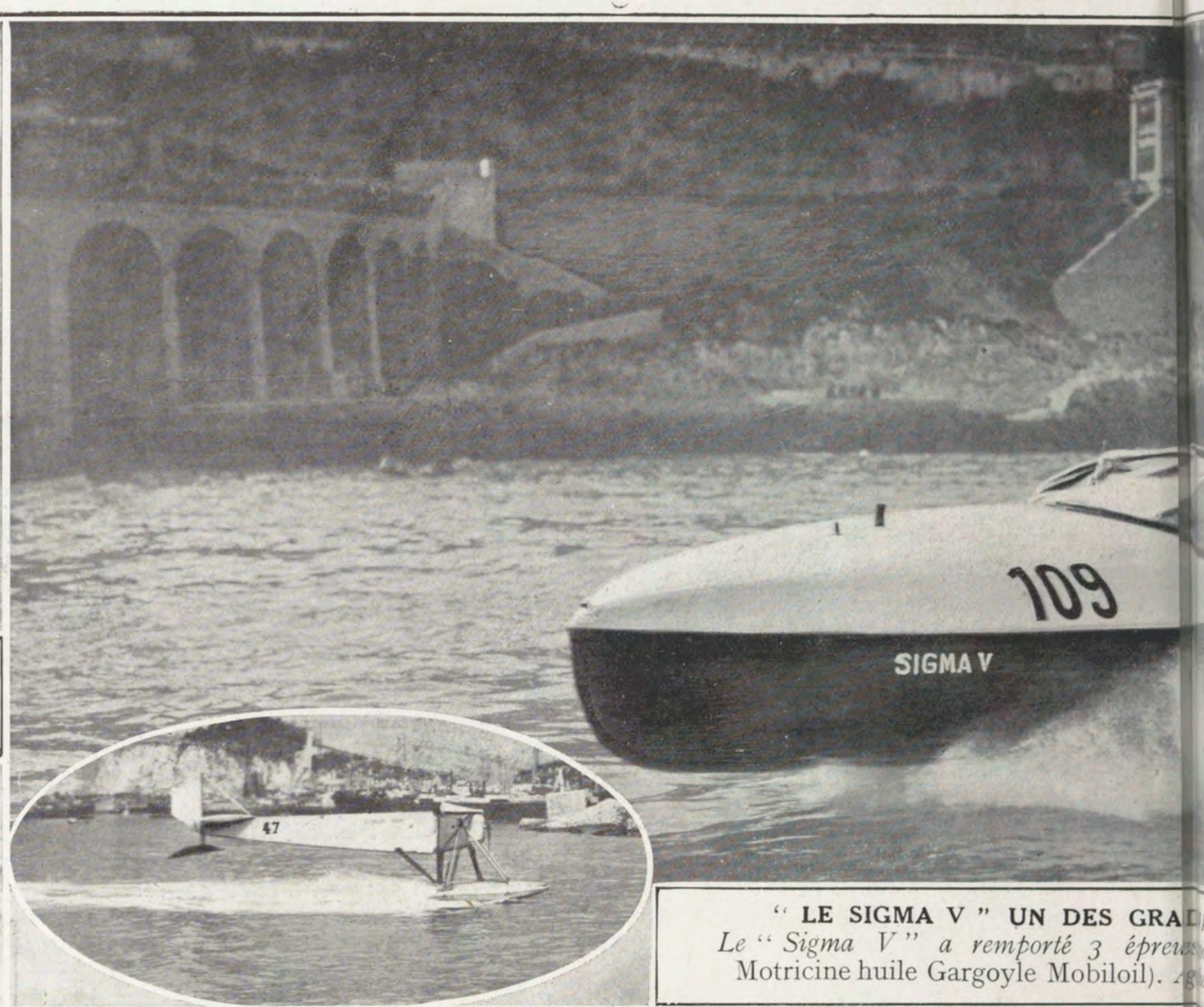
LE " MINNEHAHA III "

Le " Minnehaha III " s'est très bien classé dans le Prix de l'International S. C et dans l'Omnium (essence Motricine, huile Gargoyle Mobiloil).



LE " COCKLE-SHELLE " ET LE " VICUNA "

Le " Vicuna " que l'on aperçoit à droite, a remporté la Coupe Hirondelle (essence Motricine, huile Gargoyle Mobiloil).



" LE SIGMA V " UN DES GRA

Le " Sigma V " a remporté 3 épreu Motricine huile Gargoyle Mobiloil).

RICARDO DE SORIANO

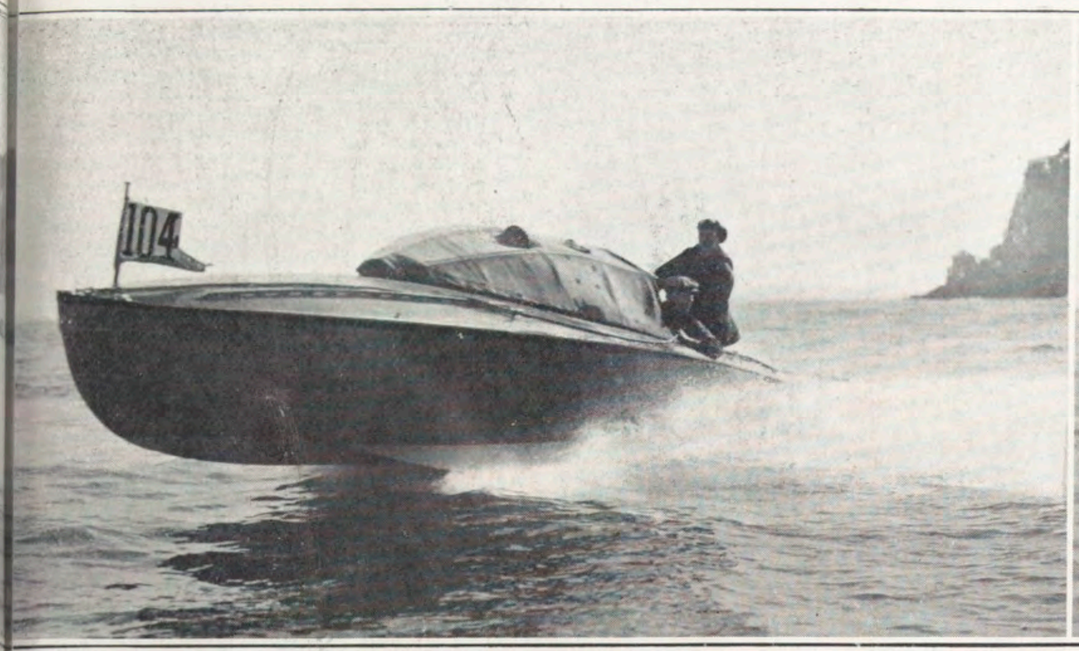
L'excellent sportsman Ricardo Soriano, a remporté de nombreux lauriers avec ses canots " Sigma V " et " Despujols Sigma ".

LES CANOTS AU MOUILLAGE

Après les courses, les canots automobiles venaient prendre leur corps mort, dans un coin bien abrité du port de Monaco.

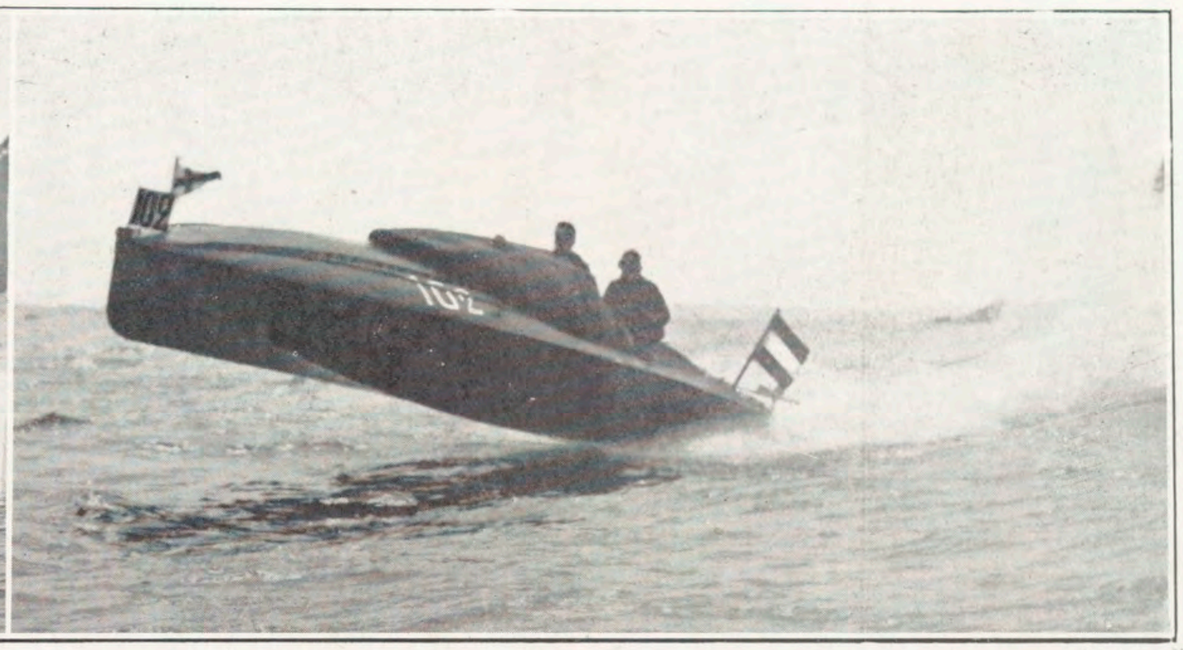
FERNAN

Le grand précurseur Fernan *droyé par une embolie,*



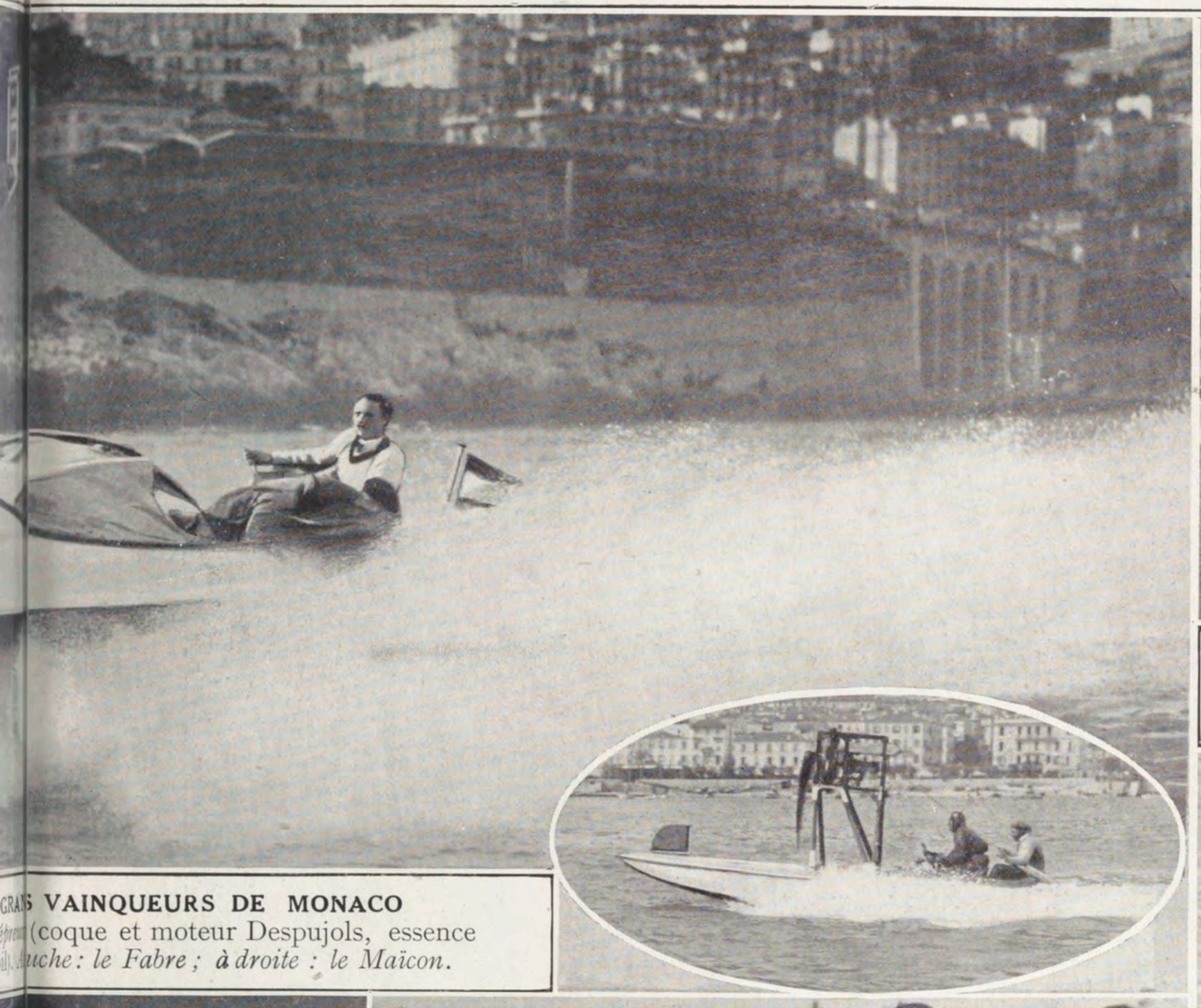
LE " J'EN VEUX "

Le " J'en veux ", le canot de M. Jacques Schneider, s'est classé deuxième du Championnat de la mer (essence Motricine, huile Gargoyle Mobiloil).



L' " ANNETTE IV "

L' " Annette IV ", le cruiser de M. Schmitz, a gagné sa série dans le handicap Omnium, (essence Motricine, huile Gargoyle Mobiloil).



S VAINQUEURS DE MONACO

(coque et moteur Despujols, essence
uche: le Fabre ; à droite : le Maïcon.

UN MATCH ENTRE L' " EL BARBARO " ET LE " RHODIA "

" El Barbaro " a fait des temps extraordinaires (moteur et coque Despujols, essence Motricine, huile Gargoyle Mobiloil).

FOREST

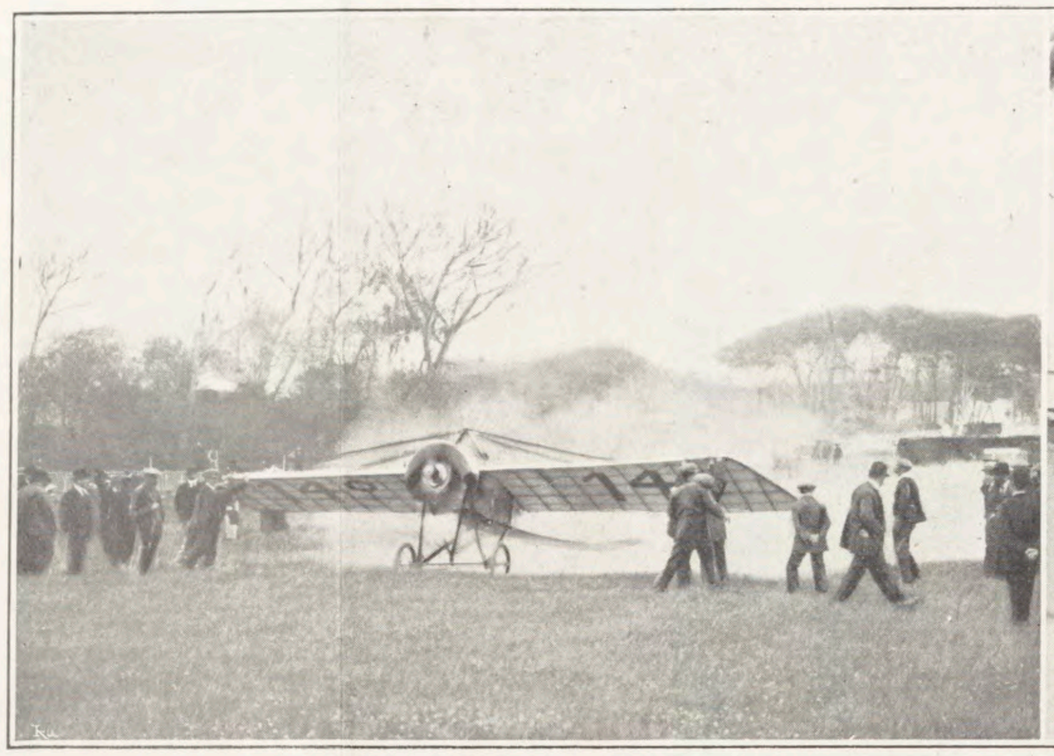
*Forest qui est tombé sou-
la barre de son canot.*

ON RAVITAILLE LE " SIGMA V "

Avant de prendre le départ pour le Championnat de la mer, les mécaniciens du " Sigma V ", remplissent les réservoirs de Motricine.

TELLIER ET E. DUBONNET

Emile Dubonnet est un vieil habitué du meeting de Monaco. Cette année, il se fit applaudir au volant des " Panhard-Tellier ".

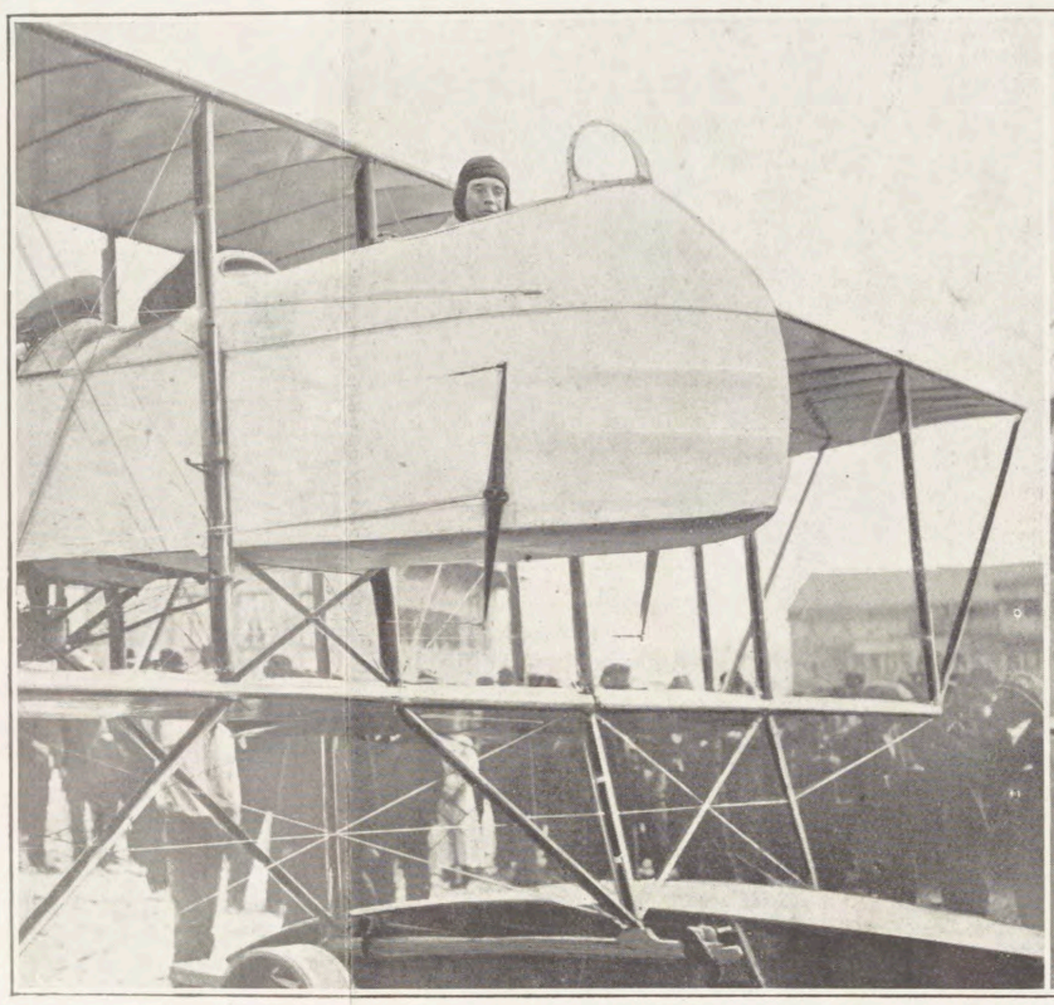


BRINDEJONC A MARSEILLE

Brindejonc des Moulinais qui accomplit le parcours Madrid-Monaco vola également de Monaco à Padoue. Il se classe troisième du rallye, derrière Garros qui prend les deux premières places.

BRINDEJONC DES MOULINAIS

Le parcours Madrid-Monaco était le plus dur du rallye. Brindejonc des Moulinais effectua les 1.293 km. en 16 h. 2 m. 21 s. 3/5. (Monoplan Morane-Saulnier, moteur Gnôme, hélice Chauvière, essence Motricine.)



RENAUX ARRIVE A MONTE-CARLO

Renaux accomplit le parcours Buc-Monaco, avec un passager, remportant le prix de 10.000 fr. pour appareil ayant plus de 25 mètres de surface. (Biplan Farman, moteur Renault, huile Gargoyle Mobiloil.)

VERRIER ET SON MÉCANICIEN

Les deux appareils Farman *furent les seuls biplans qui terminèrent le rallye. Verrier effectua, avec un passager également, le trajet Buc-Monaco.* (Biplan Farman, moteur Gnôme)

LE RALLYE AÉRIEN

Douze concurrents prirent part au rallye aérien de Monte-Carlo qui se disputait du 1er au 15 avril, ce furent:

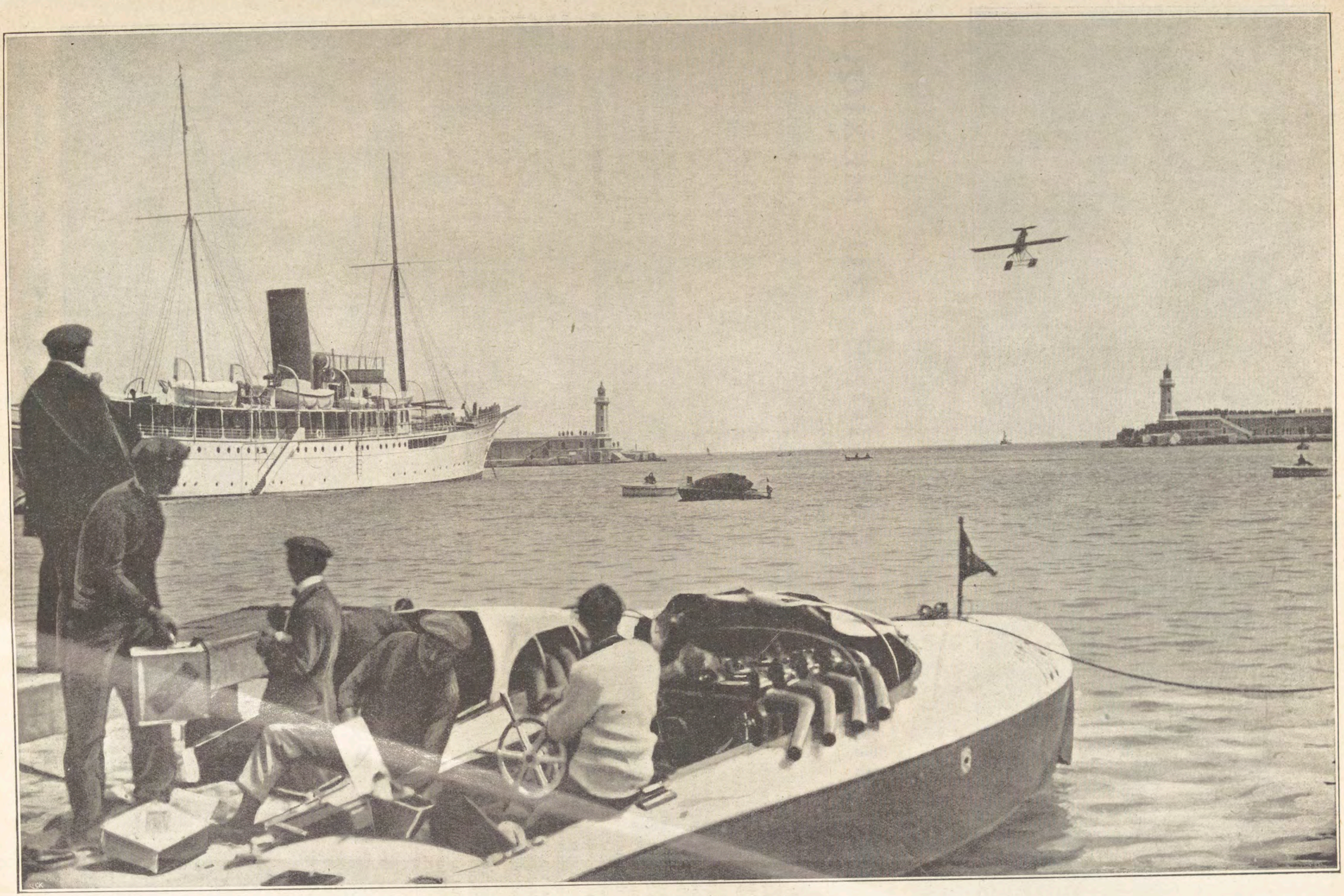
Garros, sur Morane-Saulnier.
Brindejonc, sur Morane-Saulnier.
Renaux, sur Farman.
Verrier, sur Farman.
Malard, sur Nieuport.
Hirth, sur Albatros.
Stœffler, sur Aviatrik.
Moineau, sur Bréguet.
Molla, sur R. Esnault-Pelterie.
Legagneux, sur Nieuport.
Lord Carbery, sur Morane-Saulnier.
Bertin, sur Nieuport.

Les cinq premiers seuls arrivèrent au but. Garros, le roi de l'air, remporta la victoire, et le premier prix de 25.000 francs, avec son parcours Monaco-Buc en 12 h. 11 m. 21 s. Il prit également la seconde place avec son trajet Bruxelles-Monaco en 12 h. 27 m. 13 s. Brindejonc des Moulinais, qui pendant longtemps avait tenu la tête, devait se contenter de la troisième place avec son itinéraire Madrid-Monaco accompli en 16 h. 2 m. 21 s. 3/5. Renaux, sur son biplan avec un passager à bord, remportait le prix de 10.000 francs réservé aux appareils ayant plus de 25 mètres de surface, il se classait quatrième devant Verrier qui, sur son biplan et avec un passager également, fit une magnifique performance. Quant à Mallard, qui avait été retardé par le mauvais temps, il tint cependant à terminer le parcours Buc-Monaco qu'il avait choisi. Il arriva au but le 14 avril.

MALLARD, LA RÉVÉLATION DU RALLYE

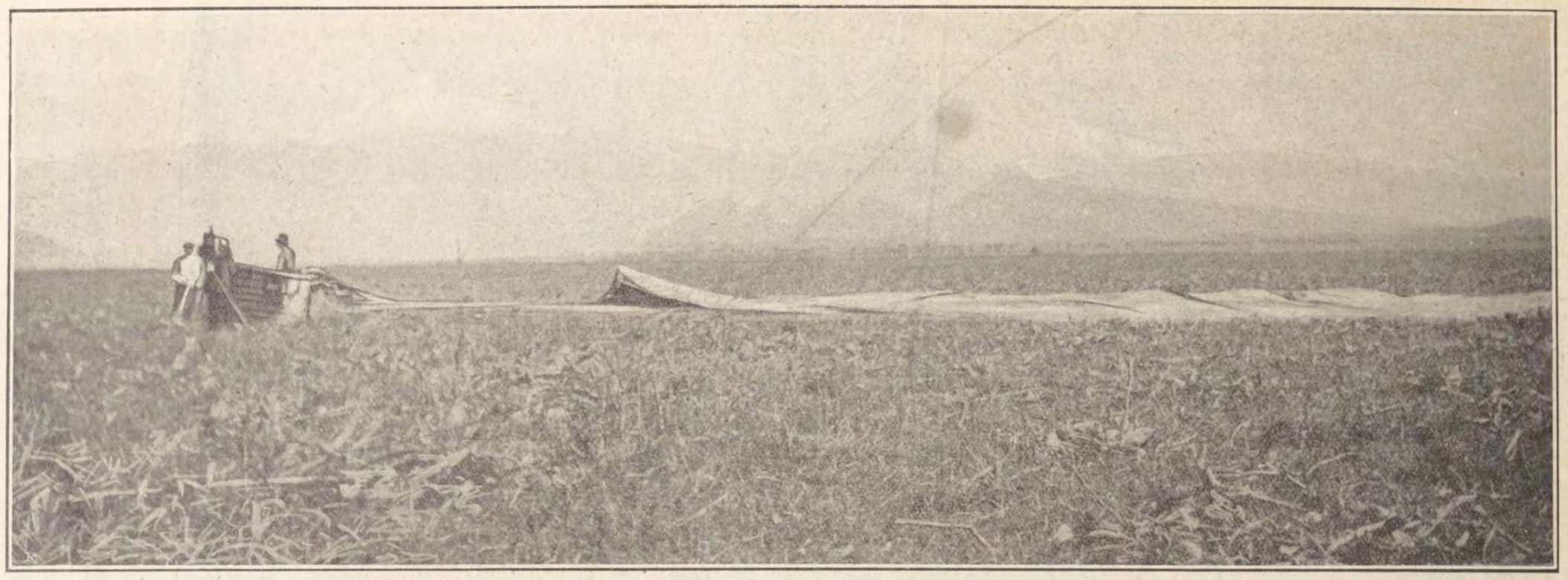
Mallard qui avait été retenu par la tempête, à Cassis, termina son raid le 14 avril. Il avait choisi le parcours Buc-Monaco.

DE MONACO



L'ARRIVÉE DE GARROS, LE VAINQUEUR DU RALLYE AÉRIEN, DANS LE PORT DE MONACO

Roland Garros, dont les exploits ne se comptent plus, a remporté la victoire dans le rallye aérien de Monte-Carlo, qui était ouvert aux concurrents du 1er au 15 avril. Garros accomplit trois parcours: Bruxelles-Monaco, Monaco-Buc et Bruxelles-Monaco. Le 2 avril il partait de Bruxelles, mais un retour de flamme l'obligeait à atterrir brusquement à Orange, il venait à Monaco pour se qualifier dans la Coupe Schneider et retournait à Orange le 11 avril, il terminait son parcours sans encombre le 12 avril. Le même jour, il repartait en sens inverse pour Marseille et Buc. Il accomplissait cet itinéraire en 12 h. 11 m. 21 s. (record). Infatigable, il repartait le 14 avril de Bruxelles et arrivait à Monaco le 15. (Monoplan Morane-Saulnier, moteur Gnôme, bougies Oléo, hélice Chauvière, essence Motricine.)



JULES DUBOIS ET SES PASSAGERS A LEUR ATTERRISSAGE A XICO

L'aéronaute bien connu, Jules Dubois, vient de rentrer d'un voyage au Mexique, où il a pu exécuter quelques ascensions, les premières qui aient été effectuées dans ce pays. Sur ce document pris par lui au cours du voyage qu'il accomplit le 25 janvier en compagnie de deux passagers, on aperçoit le mont Popocatepelt qui mesure 5.420 mètres de haut. Les aéronautes en étaient éloignés de trente kilomètres.

LES PREMIÈRES ASCENSIONS AU MEXIQUE

Par JULES DUBOIS

Jules Dubois, dont les victoires dans les épreuves aéronautiques ne se comptent plus, est allé, l'hiver dernier, au Mexique pour exécuter des ascensions en sphérique, à bord d'un ballon de 2.200 mètres cubes. Ses intéressantes sorties furent effectuées alors que le pays était encore en pleine révolution.

Jules Dubois, qui vient de rentrer en France, a bien voulu réserver aux lecteurs de la *Vie au Grand Air* la primeur des impressions que ce voyage en pays lointain lui a laissé.

Le ministre de la guerre nous avait dit, en substance :

— Je ne vois aucun inconvénient à ce que vous quittiez, Mexico à bord de votre ballon, à la condition que le vent porte au sud. Et encore, ne vous éloignez pas trop dans cette direction: vous pourriez, à l'atterrissage, tomber dans une bande de Zapatistes...

Rebelles au nord... Zapatistes au sud... Mauvais renseignements, en vérité, que nous donnent le ministre de la Guerre!... Et, ma foi, si de deux maux il eût fallu choisir le moindre, nous eussions préféré l'aventure au nord, vers Chihuahua — l'on croyait que Rochette s'y abritait, derrière le rideau des rebelles — que la rencontre des Zapatistes. Ces brigands des montagnes mexicaines se signalent, en effet, par une cruauté excessive. Non contents d'opérer trop souvent des razzias, leur imagination maladive leur inspire, à l'endroit des prisonniers, des tortures raffinées. L'une des plus anodines consiste à les obliger à marcher après leur avoir mis à vif la plante des pieds...

L'est et l'ouest n'étaient guère hospitaliers. A mon arrivée à Vera-Cruz j'avais entendu émettre des doutes sur la sécurité de la voie ferrée qui, conduit à Mexico. On la croyait minée! D'ailleurs à deux reprises, la voie avait été coupée, et les voyageurs dévalisés. Doux pays! Evidemment, il est plus simple de vivre en France, de s'élever paisiblement des Coteaux de Saint-Cloud, où se trouve le parc de l'Aéro-Club.

Mais il me semble entendre le lecteur :

— Pourquoi donc êtes-vous allé faire du ballon au Mexique? Etiez-vous donc le seul à ignorer que ce pays était plutôt troublé?

— Non, mon cher lecteur, je n'ignorais pas la guerre civile, mais M. Braniff avait tellement insisté!...

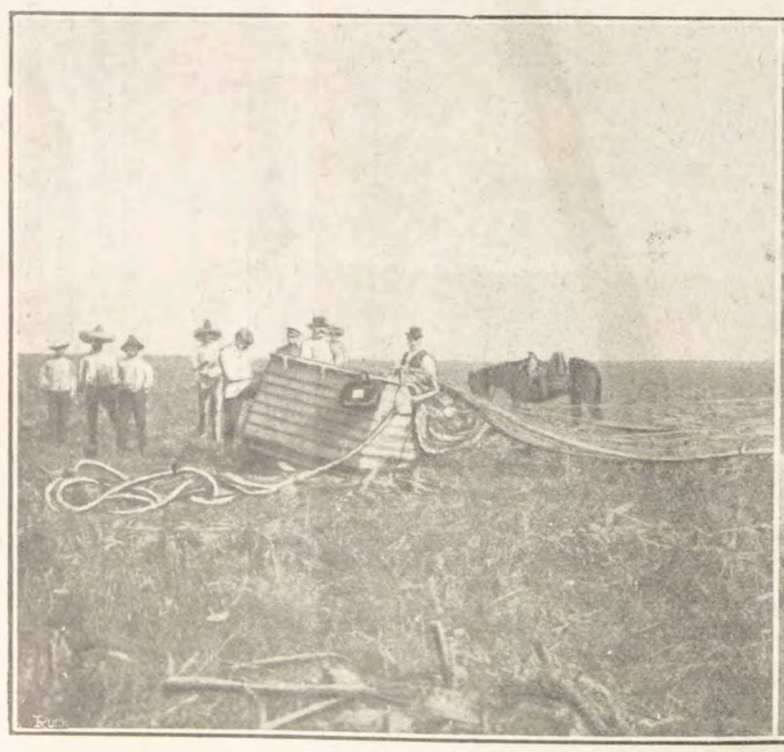
— M. Braniff, dites-vous? qui est M. Braniff?

— Un excellent et fort riche sportsman mexicain dont j'avais fait la connaissance à Paris, l'hiver dernier. J'ai eu le plaisir de lui donner le baptême de l'air. Séduit tout à fait par l'aérostatique, M. Braniff m'avait fait promettre d'aller passer quelques jours dans son pays natal.

Il avait ajouté, ce qui m'avait décidé, je l'avoue :

— Jamais un ballon ne navigua dans l'atmosphère mexicaine... Je vous promets un début sensationnel.

Je me suis donc mis en route, l'hiver dernier, à destination de Mexico avec, dans mes bagages, un superbe ballon de 2.200 mètres cubes. M. Braniff tenait à ce gros cube car il craignait que l'altitude de Mexico — 2.300 mètres — ne rendît insignifiante la puissance ascensionnelle d'un aérostat moyen. M. Braniff avait raison et il avait tort. Je tiens, sans plus attendre, à noter un détail intéressant ; Mexico bénéficie d'un remarquable gaz de pétrole enlevant, à l'altitude précipitée, 600 grammes par mètre cube, il enlèverait 775 grammes par mètre cube au niveau de la mer. Que n'avons-nous en France de ce gaz de pétrole! Nous rêverions moins à la solution, qui tarde, du fameux problème : l'hydrogène pur à bon marché.



A MIXCOAC

Jules Dubois faisait ses voyages dans le ballon « le Mexico » appartenant à M. Alberto Braniff.

UN PASSAGER DE 82 ANS

M. de la Cantolla (à gauche), qui fit sa 1re ascension en sphérique, à 82 ans.

AUTOUR DE LA NACELLE

Le Mexique étant en pleine révolution, Jules Dubois ne pouvait s'éloigner des villes.

UN ATTERRISSAGE DE JULES DUBOIS A MIXCOAC

A chacun de ses voyages, l'excellent aéronaute risquait de tomber entre les mains des « Zapatistes », brigands redoutables du Mexique, qui se réfugient dans les montagnes. Aussi s'efforçait-il toujours de ne pas trop s'éloigner vers le sud.

Mais revenons au Mexique.

Très heureusement la voie n'avait pas été coupée une troisième fois. Je suis arrivé à Mexico sans encombre, dans la compagnie de M. et Mme Braniff qui m'avaient rejoint à l'escale de la Havane. Mexico est une très jolie ville, toute fleurie de géraniums, de roses et de violettes. Le temps était superbe, la température atteignait 20 degrés. Malgré les troubles, la ville est absolument calme depuis l'émeute du 9 février 1913 qu'évoquent de nombreuses maisons criblées de balles; tandis que l'on bataille à 1200 kilomètres, l'existence de la capitale a repris son cours normal : les habitants goûtent de nouveau leurs plaisirs favoris qui sont les courses de taureaux et les promenades dans les rues de la ville, en automobiles, mais, forcément, à l'allure, d'un homme au pas. Quotidiennement les snobs mexicains s'exhibent ainsi pendant des heures, à la vue de leurs concitoyens. Singulier plaisir!

En attendant que le ballon fût dédouané, j'eus tout le loisir d'étudier les mœurs qui m'étaient inconnues, d'éprouver l'inconvénient de vivre à une belle altitude, et de contempler le Popocatepelt dressant sa tête éternellement blanche à 5.420 mètres dans l'air serein et doré.

Le 25 janvier, nous montâmes pour la première fois dans cette atmosphère jusqu'alors inviolée. Pas complètement, à vrai dire, puisque M. Joachim de la Cantolla y Rico y fit, jadis, quelques bonds en montgolfière. M. Joachim de la Cantolla y Rico a aujourd'hui 82 ans, ce qui ne l'empêcha point de nous accompagner lors de notre second voyage aérien. Je dois ajouter que pour la circonstance il avait arboré une épingle de cravate large comme une médaille, et son chef se coiffait d'un magnifique haut-de-forme. Les premiers aéronautes n'entraient dans une nacelle qu'en chapeau de soie.

M. Braniff avait été bon prophète. Ce début fut vraiment sensationnel, Poussés par une brise légère, nous traversâmes la ville, acclamés par une population que bouleversait l'événement, pour atterrir à une trentaine de kilomètres du Popocatepelt.

La région ne devait pas être très tranquille. Nous mîmes pied à terre non loin d'une sentinelle et, peu après, une vingtaine de soldats nous entouraient. Après nous avoir aidés à plier le ballon, ils nous escortèrent jusqu'à la gare la plus proche. Ce premier voyage dont toutes les phases furent prises par un cinématographe m'a permis de contempler à merveille une végétation tropicale, des cratères d'anciens volcans et d'immenses champs d'aloès, s'allongeant à perte de vue. Je frémis encore à l'idée d'un atterrissage par un vent violent dans de telles cultures... Un traînage parmi les aloès !... Leur jus laiteux, fermenté, sert à fabriquer la boisson nationale, le *poukké*, très appréciée par les Indiens. J'ai goûté au *poukké*... Je n'insiste pas.

Le deuxième voyage, le 31 janvier, toujours par le même temps superbe et la même brise calme, nous conduisit au-dessus de grands étangs desséchés, sortes de clairières entre les groupes d'aloès. La direction étant des plus mauvaises, l'atterrissage fut prématuré.

Hélas ! le 10 février, le vent nous emporte derechef dans cette direction détestable. Nous sommes obligés d'atterrir, 45 minutes après le départ, aux portes d'un asile d'aliénés, n'abritant pas moins de onze cents malades. Néammoins, M. Braniff, ravi d'avoir complété son éducation d'aéronaute, m'embrassa, pour me témoigner sa reconnaissance, à la mode mexicaine. Ce qui consiste à s'enlacer et à se frapper dans le dos.

J'ai quitté le Mexique, à la fois décu d'avoir été obligé à une circonspection que l'on m'assurait indispensable, et enchanté de mon élève qui, à son tour, va former de nombreux aéronautes.

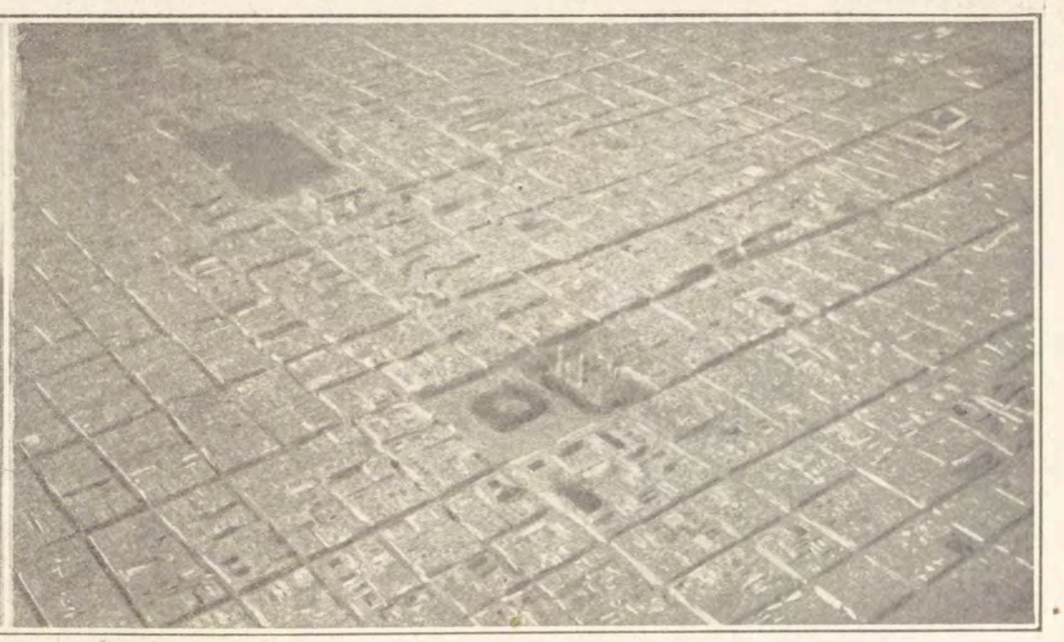
Sous peu, je l'espère vivement, j'en ai même la certitude, surtout lorsque la région sera pacifiée, un ballon évoluant dans le ciel mexicain ne provoquera plus de cris d'admiration ou d'effroi.

Le voyage maritime fut au retour aussi agréable qu'à l'aller, et j'eus la bonne fortune de rencontrer, sur le paquebot, Mérignac qui regagnait également la France.

JULES DUBOIS.

ON REPLIE LE BALLON

Cette photographie a été prise à Xico, village situé à 35 kilomètres de Mexico; quelques soldats fédéraux prêtent leur concours à Jules Dubois.

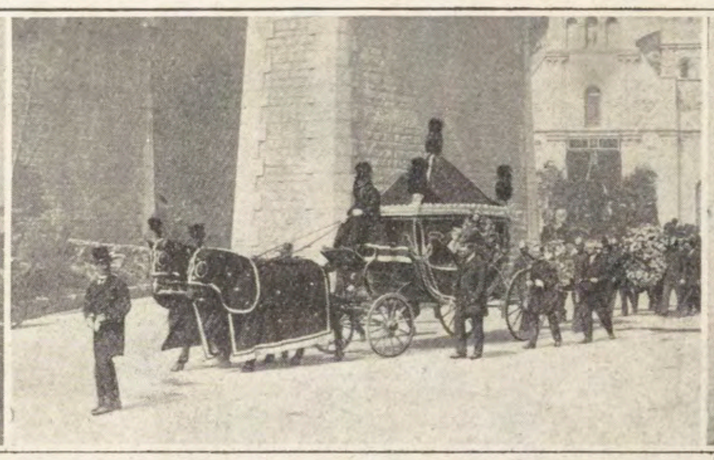


UNE VUE DE MEXICO PRISE A 1000 MÈTRES

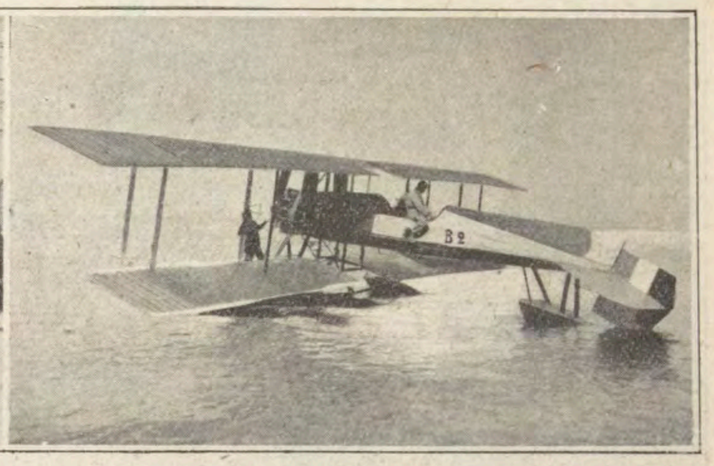
C'est la première vue de Mexico, prise du haut d'un ballon. On aperçoit au centre la place de la Constitution où se trouve le palais de la présidence.

LE BLOC-NOTES DE LA QUINZAINE

A Francfort, le jour de Pâques, le Racing Club de France a battu en hockey le Frankfurter-Football, par 8 à 1.

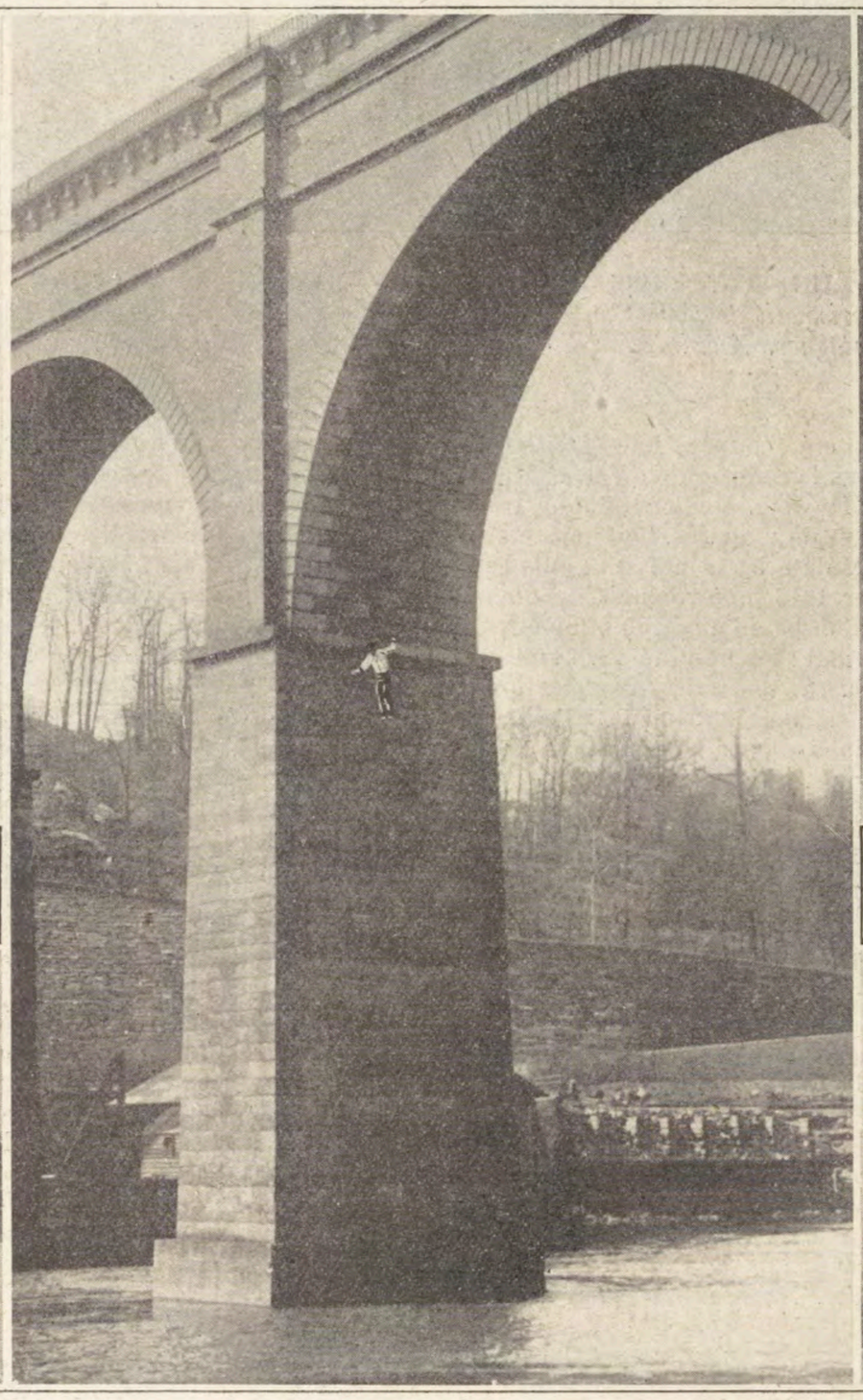


Les obsèques de Fernand Forest à Monaco. Le corbillard portant le corps du génial inventeur quitte, Sainte Dévote.

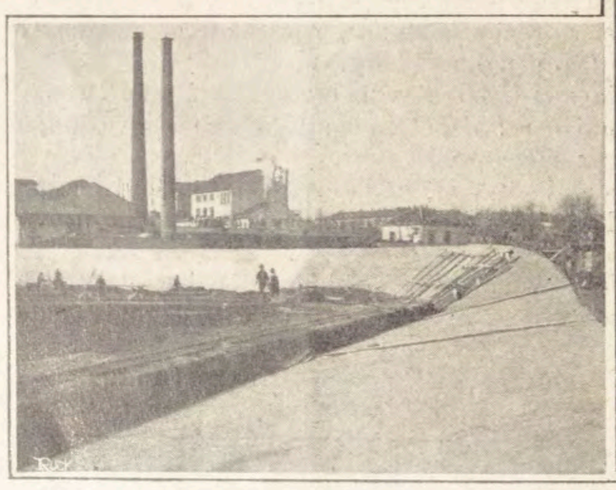


Le lieutenant de vaisseau Dutertre arrive à Marseille, venant de Fréjus, avec un passager à bord de son hydravion.

Bombardier Wells lançant le champion amateur de boxe Chandler, dans un meeting cycliste.



L'amateur anglais Lee (à gauche), qui a battu l'amateur français Poulain (à droite), en Angleterre.



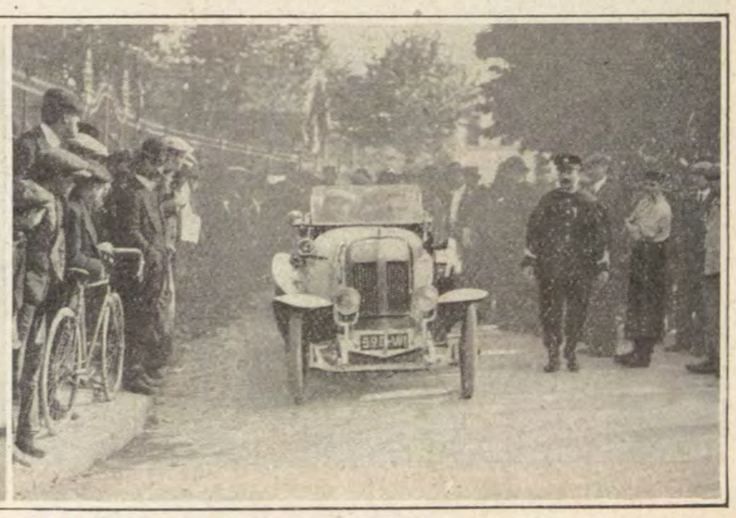
Le nouveau vélodrome qui a été inauguré à Milan le jour de Pâques. Il permet d'atteindre de très grandes vitesses.

Un plongeon impressionnant. Angus Mac Phee s'est jeté dans la rivière d'Harlem du haut d'un pont haut de 120 pieds. Quand il ressortit de l'eau, la police voulut l'arrêter pour avoir troublé l'ordre.

Le onze du Lycée d'Amiens, de g. à d.: Vilez, Fournier, Bégussand, Jully, Brehan, Kevaux, Zempez, Delaporte, Zhocquenne, Delavenne, Damenez, Ducellier.

Pierron au départ de la coupe de tourisme à la Porte Maillot. Cette épreuve se disputera jusqu'au 29 avril.

L'aviateur Ehrmann, qui s'est tué à Bône, alors qu'il exécutait un retournement sur l'aile.



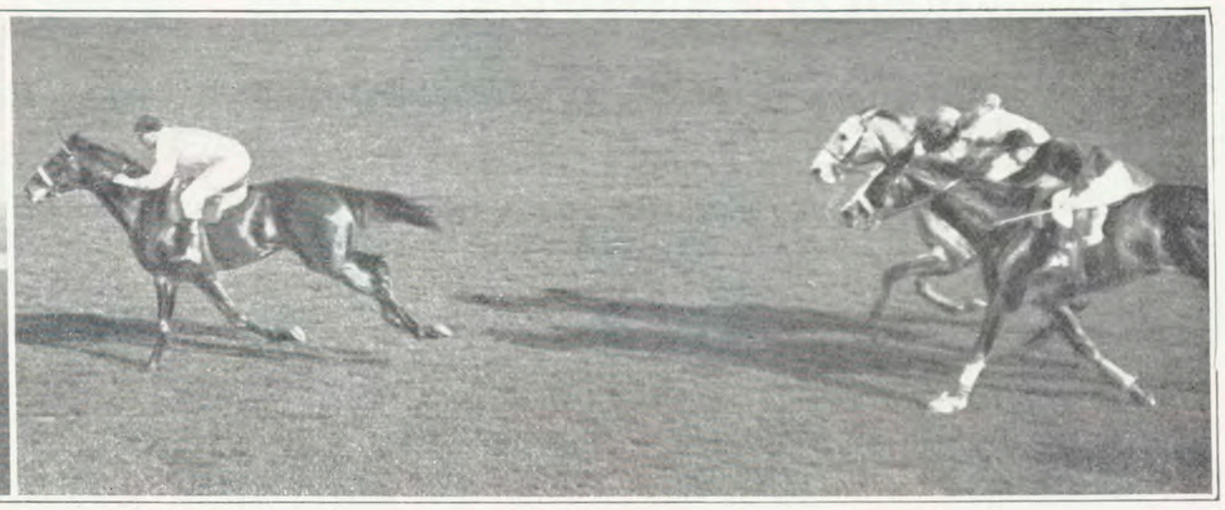
Chabot sur son Automobilette, *au départ de Paris-Tours, la première étape de la coupe de tourisme.*

BAILEY

Le sprinter anglais Bailey, invincible comme amateur, n'a été battu que par Kramer, comme professionnel.

Supplément au numéro 814 de la *Vie au Grand Air*.

LE PRIX BOIARD (2.000 m., 50.000 fr.). — L'intersection des pistes.
Dès le signal, Nimbus, Sardanapale, Fauche le Vent et Baldaquin ont pris en tête.



L'ARRIVEE DU PRIX BOIARD. — Maisons-Lafitte, le 15 avril.
Au poteau des 1.800 mères, Sardanapale fléchissait et Nimbus gagnait avec deux longueurs d'avance sur Isard II, Fidelio était troisième.

LE PRIX BOIARD ET LE PRIX HOCQUART

PAR STUART

Deux de nos plus distingués confrères ont retracé dimanche l'histoire des deux grandes courses de la semaine dernière le Prix Boïard et le Prix Hocquart. Le Prix Boïard date de 1891, mais ce n'est que l'année suivante qu'il a pris sa véritable forme, celle d'une course à poids pour âge, sans surcharges ni décharges, telle qu'elle est encore aujourd'hui. Les conditions ont à peine variées depuis, et nous pouvons par conséquent, comparer fort légitimement les résultats de ces vingt-trois années. Ce qui frappe au premier coup d'œil, c'est la notoriété, la haute qualité de la plupart des gagnants. Je relève les noms d'Omnium II, Fourire, Codoman, Chéri, La Camargo, Macdonald, Prestige, Maintenon, Biniou, Verdun; Fourire et Macdonald figurent même au palmarès deux années de suite. On compte parmi les lauréats du Prix Boïard, deux gagnants du Prix de Jockey Club : Omnium II et Maintenon ; deux gagnants du Grand Prix: Chéri et Verdun, et sept gagnants du Prix du Conseil Municipal : Omnium II, Codoman, La Camargo, Macdonald, Maintenon, Biniou et Nimbus. Un autre point qui frappe également à la lecture du palmarès, c'est que les trois ans y sont en grande minorité. Ils n'ont gagné que neuf fois en vingt-deux ans, et ces neuf gagnants s'appellent : Courlis (1892), Merlin (1895), Castelman (1897), Fourire (1899), Maldonald (1904), Prestige (1906), Verdun (1909), Martial III (1912) et Isard II (1913). Les causes de cette prédominance des quatre ans et des vétérans ne sont pas très difficiles à démêler. Les meilleurs d'entre eux sont presque toujours là, car leur part, dans notre système de courses, est relativement faible, et un prix de 50.000 francs est pour eux un gros appât. Les trois ans de grande classe ont beaucoup mieux à faire que de s'aligner avec eux. Des courses nombreuses et plus importantes leur sont spécialement réservées : les Poules, le Derby, le Grand Prix. Il faut les ménager en conséquence, et leur préparation d'ailleurs est le plus souvent à cette date moins poussée que celle de leurs aînés. A de rares exceptions près, les trois ans qui ont disputé le Prix Boïard ne sont venus là que parce qu'ils n'avaient pas d'engagements dans les poules : c'est le cas de Courlis, de Merlin, de Castelnau, de Fourire, de Prestige, de Martial III et d'Isard II, soit de presque tous. Verdun et Sardanapale sont de rarissimes exceptions.

Mais bien certainement aucun des trois ans qui ont couru dans le Prix Boïard ne s'y est heurté à un cheval de la valeur de Nimbus ou en approchant même de loin.

Aux noms plus ou moins glorieux que j'ai cités tout à l'heure, il faut ajouter, en effet, celui de Nimbus, et ce ne sera pas, je pense, le moins illustre. Sa popularité lui est venue de bonne heure, à l'époque de sa tentative malheureuse dans le Derby d'Epsom, c'est-à-dire un peu avant qu'il ne la méritât. Mais depuis, quelle revanche!

Le Prix Boïard nous a fourni une occasion nouvelle de l'admirer, mais il ne nous a rien appris de neuf sur son compte. Sa victoire n'a été que l'exacte répétition de performance ancienne. Il a battu Isard II, comme il l'avait fait déjà cette année dans le Prix des Sablons, et Fidelio, comme il l'avait battu l'an dernier dans la Coupe d'Or. C'était prévu. L'intérêt était plutôt en réalité, du côté de Sardanapale. Sa meilleure chance, pour ne pas dire la seule, était de profiter, s'il y avait lieu, d'une course sans train. Il est arrivé assez souvent que certaine courses de 2.000 mètres en ligne droite se sont réduites à un déboulé de 1.000 ou 1.200. Sardanapale pouvait peut-être dans ces conditions spéciales battre Nimbus. Mais dans une course menée régulièrement de bout en bout, comme elle l'a été en fait, il n'y avait pas grand' chose à espérer pour lui. Sardanapale peut être l'un des deux ou trois meilleurs chevaux de sa génération, et même peut-être si l'on veut le meilleur, sans valoir cependant Nimbus qui paraît être un cheval hors pair, le chef de file d'une année exceptionnelle.

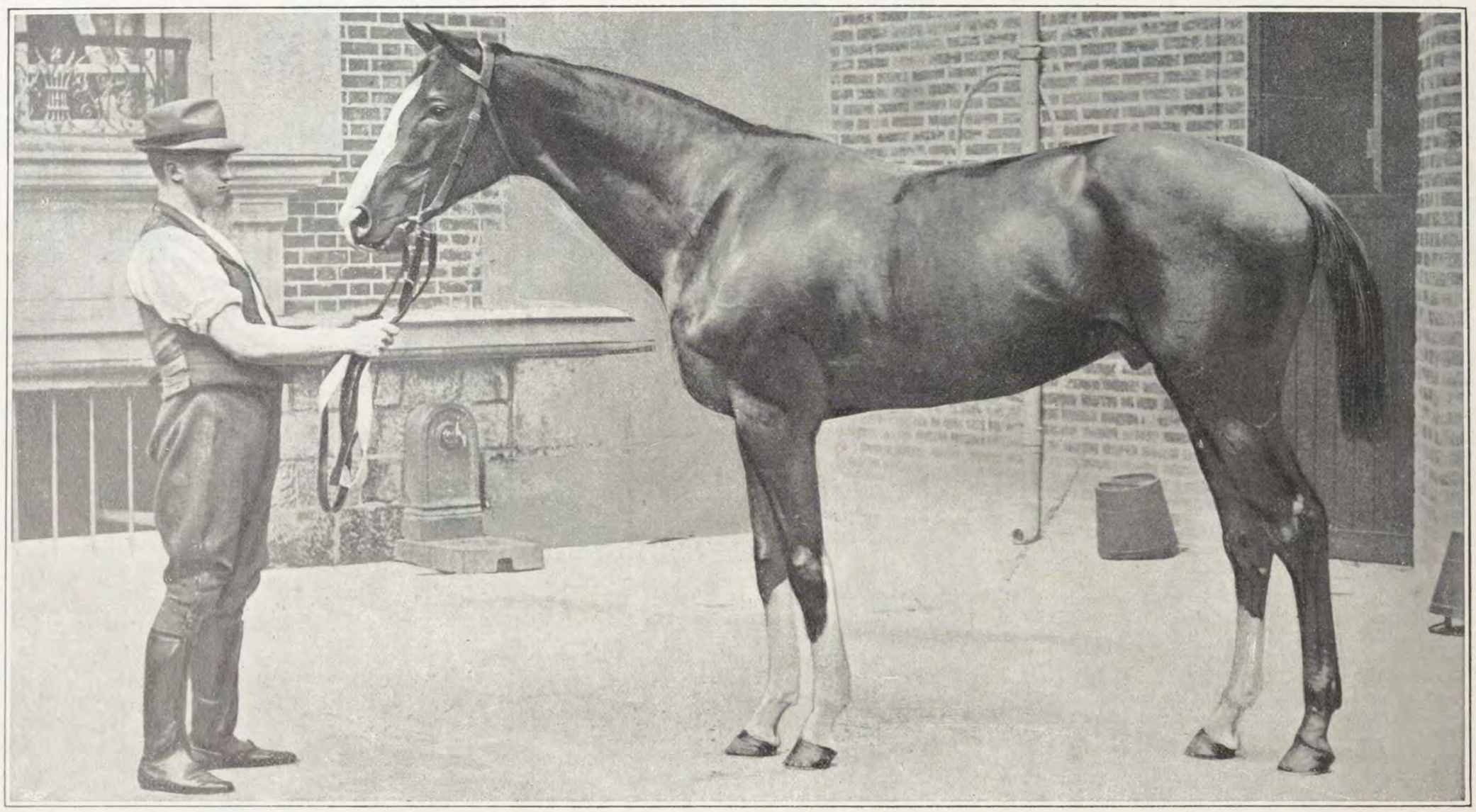
Un trois ans comme Sardanapale dont les principaux objectifs sont le Derby et le Grand Prix est plus loin que lui de sa forme parfaite. Les progrès normaux d'un trois ans d'ici le mois de juin, l'échelle des poids les évalue à six ou huit livres. En fait, il semble bien qu'un poulain dans l'état et la situation où est Sardanapale doit en gagner d'ici là le double. Je ne veux nullement dire que Sardanapale puisse avoir la prétention de valoir virtuellement Nimbus. J'en déduis simplement que la partie n'était pas tout à fait égale. En somme, Sardanapale s'est tiré de l'aventure plus qu'honorablement. A 1,600 mètres, la course était dessinée entre lui et Nimbus, et il allait aussi bien que son aîné, peut-être même en apparence, un peu mieux. Après les 1.900 mètres, Nimbus a eu l'avantage et immédiatement le jockey de Sardanapale a baissé les mains. Il s'agissait avant tout, la date du Prix Hocquart étant proche, de lui épargner tout effort inutile.

En réalité nous n'en savons pas beaucoup plus après le prix Hocquart qu'auparavant. Sardanapale a gagné. Il a même gagné avec une facilité extraordinaire. Ce n'est nullement parce qu'il était sur sa fin que son jockey lui a montré la cravache, mais uniquement pour lui faire comprendre que la course n'était pas finie. Il ne va plus très bien en tête cette année et dès qu'il est en avant et isolé, il a une tendance à ralentir et même à s'arrêter. En réalité il était aussi frais en finissant qu'à l'entrée de la ligne droite, quand il a dépassé si magistralement les chevaux de tête Dorrit et Le Ritto. Mais Dorrit n'est décidément pas le bon cheval qu'on espérait. Il a été battu sans excuses, radicalement. Et Oreste II est tombé au tournant. Il avait peiné dans la descente, mais il revenait, son jockey dit qu'il allait bien. En somme, nous n'en savons pas plus à son sujet que s'il n'avait pas couru.

STUART.

Le Ritto Dorrit Hickory Sardanapale Don Nigaud Gladius Oreste II Moheli Lord Godolphin

LE PRIX HOCQUART (Poule des Produits, 2.400 m., 30.000 fr.) — Longchamp 19 avril. — Entre les tournants.
Dorrit a eu la tête devant Don Nigaud et Oreste II. A la montée, Don Nigaud prenait le commandement. Entre les tournants, Oreste II tombait (notre photographie a été prise au moment précis de sa chute). Sardanapale se détachait pour gagner de deux longueurs et demi devant Hickory. A gauche : on va relever Allemand, le jockey d'Oreste II; à droite, l'arrivée.



ELF, LE PERE DE NIMBUS

Elf, le fameux étalon, est maintenant âgé de vingt et un ans. Il est le père de Nimbus. Il remporta deux fois la Coupe, à quatre et à cinq ans.

GRANDS VAINQUEURS DE LA COUPE

PAR RENÉ RIONDET

La Coupe, qui est inscrite au programme de dimanche prochain, a toujours été disputée par des lots très relevés. Il suffit de parcourir la liste de ses vainqueurs depuis la date de la fondation en 1865 ; on y retrouve les noms de bien des performers qui ont illustré la production du pur sang en France, depuis Fille de l'Air, Gladiateur, Trocadéro et Mortemer jusqu'à Marsan, Moulius la Marche, Chulo et Rire aux Larmes.

Elle constitue d'ailleurs une épreuve très intéressante, dont la caractéristique est d'être la première course de longue distance dans laquelle les trois ans se mesurent avec leurs aînés.

Ce n'est pas là, entre parenthèses, son plus beau titre de gloire. Il est quelque peu barbare, à cette époque de l'année, de choisir la distance de 3.000 mètres pour opposer les représentants de la jeune génération aux champions plus âgés.

Depuis sa création en 1865, la Coupe a été disputée 48 fois. Elle réunit cependant un total de 49 vainqueurs, car elle a donné lieu en 1880 à un dead-heat non recouru entre le trois ans Castillon et le cinq ans Fitz Lutus.

Ces 49 vainqueurs comprennent 14 trois ans, 29 quatre ans et 6 cinq ans. Bien qu'ils soient qualifiés, les chevaux plus âgés, ne se sont guère distingués.

Enfin ces 49 vainqueurs se réduisent à 46 individus; car, parmi ces derniers, il en est trois qui ont triomphé deux fois : Nougat, Lutin et Elf, les deux premiers à trois et à quatre ans, le troisième à quatre et à cinq ans.

Une telle performance, qui, en près d'un demi-siècle, n'a été réussie que trois fois, vaut la peine qu'on s'y arrête, et qu'on examine les états de service de ceux qui l'ont fournie.

Nougat naquit en 1872, chez le baron de Bray, au haras de Montgeroult, par Consul et Nébuleuse. Acheté yearling par M. C. J. Lefèvre, il fut envoyé en Angleterre pour y fournir une carrière de deux ans peu brillante; il s'y trouva en effet cantonné dans les prix à réclamer, passant entre les mains de M. Bayliss, puis, après deux petites victoires, devenant la propriété de Sir John Astley, pour lequel il s'adjugea un Feather Plate au meeting final de Newmarket. Il fut alors réclamé 18.375 francs par l'entraîneur Tom Jennings pour le compte du comte F. de Lagrange, qui le ramena en France.

A trois ans, Nougat fit sa rentrée dans le Prix de Lutèce, où il se plaça second ; puis, après avoir remporté le prix de la Seine, il s'adjugea la Coupe, battant, entre autres concurrents, Saltarelle qui, huit jours auparavant, avait fini à une tête de Boïard dans le prix Rainbow. Il ne reparut pas jusqu'au prix du Jockey Club, où il joua de malheur; bien que son jockey Carver eut cassé une étrivière en cours de route, il menaça très sérieusement les deux représentants de M. Lupin, terminant second dead-heat avec Saint-Cyr, à une encolure derrière Salvator. Il fut encore battu dans le Grand Prix de Paris par Salvator, qui le laissait à trois quarts de longueur cette fois: puis il termina l'année par trois défaites et un succès peu glorieux à Deauville.

Sa carrière de quatre ans révéla chez lui une endurance peu commune et un courage exceptionnel. Sur douze tentatives, il remporta huit victoires, notamment le prix Rainbow, la Coupe, le Grand Prix de Deauville et le prix Gladiateur: il se plaça trois fois second, battu par Kilt ou par Saxifrage soit d'une tête, soit d'une encolure, et une fois troisième, séparé du premier par une encolure et une tête.

Après avoir échoué à cinq ans dans son unique sortie pour le prix Rainbow, il fut envoyé au haras.

Lutin naquit en 1891, par Patriarche et Légitime; circonstance remarquable, de même que Nougat, il est né au haras de Montgeroult chez la baronne de Bray.

Après avoir été acheté 2.500 francs yearling par l'entraîneur Richard Carter Junior, qui le céda à M. Caillault, il courut deux fois obscurément à deux ans dans des épreuves à réclamer.

A trois ans, il disputa quinze épreuves pour finir six fois premier, cinq fois second, deux fois troisième et deux fois non placé. En dehors de son premier succès à Vincennes sur 2000 mètres et de son second dans la Coupe sur 3.000 mètres, ses quatre autres furent acquis sur 4.000 mètres ou plus. Il clôture son année en finissant quatrième dans les Cesarewitch Stakes, le fameux handicap de Newmarket, derrière Childwick, Callistrate et Shrine.

A quatre ans, il s'adjugea six victoires sur huit sorties. Ses deux échecs prirent place l'un dans le prix Rainbow, où il s'effaça devant son compagnon d'écurie, Pomard, l'autre dans le prix Gladiateur, où il s'arrêta par suite de claquage un peu avant l'entrée dans la ligne droite.

Elf naquit en 1893, par Upas et Analogy, chez le comte de Berteux. Vers le milieu de sa deuxième année, il fit partie de la vente comprenant l'écurie de son éleveur et fut adjugé, pour 7.000 francs, à M. de Mézailles. Après avoir débuté dans le prix de Saint Firmin, il disputa un modeste prix à réclamer pour 8.000 francs. A trois ans, sous les couleurs de M. G. Khan, il continua à végéter dans les réclamers et s'adjugea une petite course à Rambouillet. Puis, devenu la propriété de M. J. de Brémond, il gagna un handicap de 3.000 mètres à Chantilly et se plaça second à Bordeaux. C'est à quatre ans qu'il se révéla en remportant, outre un handicap à Vincennes, le prix Rainbow, la Coupe et le prix Gladiateur. Enfin, à cinq ans, il atteignit son apogée, ajoutant à la répétition de ses succès dans le prix Rainbow, dans la Coupe et dans le Gladiateur deux autres victoires, dont l'une, particulièrement glorieuse, fut acquise dans la Gold Cup d'Ascot.

Envoyé au haras dès sa sixième année, Elf s'y fit remarquer par une production, dont l'ensemble a fait preuve de sérieuses qualités et qui a compris en outre, quelques sujets remarquables, tels que Marsan, Sea Sick, Tripolette et surtout Nimbus.

Par une coïncidence curieuse, ces trois performers, dont nous avons envisagé la carrière à propos de leur double succès dans la Coupe, ont tous figuré dans les prix à réclamer, lors de leurs débuts. Tous trois d'ailleurs ont démontré nettement, par la suite, qu'on se trompait sur leur compte. C'est là une nouvelle démonstration de ce fait que les chevaux, dont la qualité doit s'affirmer sur les longues distances, sont généralement peu brillants à l'âge de deux ans.

Le résultat de cette année va-t-il ajouter un quatrième nom au palmarès des héros du double event? La chose est possible; car le vainqueur de l'an dernier, Amadou, est au nombre des engagés et, s'il est suffisamment remis de l'accident qui a interrompu sa brillante carrière en juillet 1913, il possède une grande chance de s'inscrire à la suite des performers que nous venons d'examiner.

René Riondet.

BOUIN DANS NICE-MONACO 1910

Bouin établit en 1910, le record de la course Nice-Monaco couvrant les 18 km. en 1 h. 5 m. 29 s., il battait l'Anglais Wood vainqueur du Cross des Cinq Nations en 1909 et en 1910.

BOUIN DANS LE CHAMPIONNAT DE FRANCE DE CROSS 1912

En 1912, le championnat de France de cross se disputait au Mans, Jean Bouin remporta la victoire, couvrant les 16 km. 200 du parcours en 59 m. 56 s. Keyser finissait second.

Les secrets de la course à pied [1]

PAR JEAN BOUIN

CERTES en raison de la saison dans laquelle se disputent les épreuves de cross les concurrents, devront s'acclimater de toutes les duretés de la température : froid, neige, pluie, etc. Toutefois à l'impossible nul n'est tenu, et il faut considérer les circonstances qui viendraient empêcher totalement les réunions d'entraînement et rechercher ce qui peut les remplacer ; répondons de suite : la culture physique, mais inhérente aux qualités réclamées par le crossman, saut à la corde, sauts successifs sur place, mouvements de danse anglaise, etc., etc., puis massages destinés à éviter l'augmentation de poids et à entretenir la souplesse des muscles. Contrairement à l'avis de certains champions, incompétents au point de vue direction, je continue à me faire l'apôtre de ce système. A mon grand plaisir, j'ai constaté qu'il vient d'être utilisé également par William George, le célèbre recordman du monde du mille, qui sans hésitation a adopté cette méthode vis-à-vis d'un team dont il a la direction, afin de suppléer à l'entraînement normal interrompu par la situation atmosphérique.

CHAPITRE VI

Je suis battu par Wood d'un mètre dans le Cross des cinq Nations de 1909. — Je prends ma revanche en France l'année suivante. — Mes Cross des cinq Nations de 1911. 1912, 1913.

Ma première grande victoire en cross-country fut celle remportée dans le « National » disputé à Amiens le 7 mars 1909. Alors que tout le monde s'accordait à donner Keyser, le tenant du titre, comme favori, je triomphais facilement avec plus de 800 mètres à mon avantage.

Quelques jours après, étant désigné pour représenter la France dans le Cross des Cinq Na ions, je prenais la destination de l'Angleterre. L'épreuve se déroulait dans la coquette cité de Derby. Lorsque je pris le départ j'étais donné à la cote de 23 contre 1, ceci vous en dit long sur la considération qu'avaient à l'époque nos voisins pour un champion de France. Je me fis désigner Murphy le favori de l'épreuve, décidé à le tenir aussi longtemps que possible. Au bout d'un tour accompli sur l'hippodrome soit 1.500 mètres environ, j'étais tout étonné de constater que le grand champion que je suivais pas à pas n'avançait plus : timidement, ne sachant plus si je rêvais ou non, je décollais mon adversaire et me lançais à la poursuite des hommes de tête. Lorsqu'à mi-parcours je passais, menant le train, devant les tribunes et que mon petit acte, que les Anglais voulurent bien qualifier de chevaleresque, fut connu, la cote avait changé en ma faveur et la surprise était grande parmi le public. Voici ce qui s'était passé : Au saut d'un obstacle l'Anglais Clarcque fit une chute, Wood et un de ses compatriotes qui le suivaient tombèrent sur lui, quant à moi, engagé sur le côté, je l'évitai et m'arrêtai pour le relever, alors que ceux à qui incombait ce devoir se sauvaient en augmentant l'allure. Heureusement pour moi je pus les rejoindre, les dépasser, sauf Wood qui réussit à me résister. Toutefois à un certain moment je m'assurais une vingtaine de mètres d'avance, mais manquant de confiance, je me laissais rejoindre, me réservant pour l'emballage ; au dernier passage les books faisaient payer pour laisser jouer ma chance et malgré l'opinion, je fus battu d'un mètre. Les journaux du lendemain mentionnaient ma défaite comme une victoire morale, certain même donnait comme titre, rapport à mon assistance à Clarcque, « The Frenchman wining moral ».

L'année suivante l'épreuve se disputait à Belfast, en Irlande, j'étais installé favori, mais au saut d'une rivière, je me foulais la cheville et tdevais d'abandonner, Wood, mon vainqueur de 1909, remportait encore l'épreuve, mais cette fois-là sans lutte. Je demandais au vainqueur de m'accorder une revanche ; très loyalement il consentit à me l'accorder en France même. A mon tour je triomphais de lui successivement sur route dans Nice-Monaco et sur piste au Vélodrome de Marseille, je produisis ce jour-là le plus beau démarrage de ma carrière.

Soldat en 1911, je parvins grâce à l'amabilité de mes chefs à m'entraîner sérieusement et à accomplir une jolie saison. Après avoir remporté le National aussi facilement que les années précédentes, je me préparais à nouveau à traverser la Manche, pour aller tenter ma chance dans l'annuel Cross des Cinq Nations.

Je caressais depuis longtemps l'espoir de sortir vainqueur de cette compétition, aussi n'était-ce pas sans une certaine émotion,, que je pris connaissance des noms qui composaient l'équipe d'Angleterre. Les journaux d'outre-Manche racontaient que le nouveau champion anglais, Hiblins était le digne successeur des Shrubb, des Aldridge, etc., que Scott était un équipier aussi sûr que Pearce et pendant ce temps les feuilles sportives de notre pays écrivaient qu'il fallait renoncer à l'espoir de voir un Français triompher dans ce concours... quel bel encouragement ! Que fallait-il penser de tout cela?...travailler et redoubler d'ardeur, voilà ce que je fis.

Le team français constitué, nous partîmes et après un excellent voyage nous arrivions à Newport (Pays de Galles). Le lendemain même nous allions sur le terrain reconnaître le parcours. Celui-ci était dur et très varié.

En me rendant au départ je pus constater que je n'étais plus favori comme l'année précédente, mais ma cote n'était plus de 23/1, les books plus prévoyants me donnaient tout de même à 5/1.

Ce Cross des Cinq Nations ! on aurait pu le dénommer, ce jour-là, celui des cinq atmosphères, à cause de la température qui varia autant de fois dans l'espace d'une heure, le temps de la course.

Dès le départ, Scott se détacha avec Hiblins, progressivement je revins sur eux et me laissais emmener durant six kilomètres, entre temps le vainqueur du National Anglais avait lâché pied. Je continuai à suivre le leader lorsqu'au bout d'une côte et sur le saut d'un obstacle, je décollais mon dernier adversaire. Mais celui-ci ne se considérait pas comme fini, car au bout d'une poursuite dans laquelle il devait s'épuiser définitivement, je revis à mes côtés le petit mais robuste champion de Manchester. Je repartais et le décollais définitivement. A partir de ce moment je ne cessais de mener la course, perdant souvent de l'avance en raison de la neige qui tombait en abondance, recouvrant le papier indicateur du chemin. De plus, la plupart des contrôleurs avaient abandonné leur poste.

C'est dans cette course, où, vainqueur certain, je faillis être battu par la faute de nos délégués qui nous renseignèrent mal sur la formule du tracé.

Alors que je m'étais assuré un avantage de 80 mètres sur mon suivant

(1) Voir les nos 806 et suivants.

immédiat, je commençais à activer et me trouvais en plein enlevage, croyant avoir terminer le dernier kilomètre j'entendis les cris désespérés de quelques Français : « N'emballe pas il y a encore un tour. » Heureusement pour moi que je n'étais pas fini, je disposais encore de quelques ressources physiques, me permettant d'achever cette distance inattendue. Je n'hésitais pas un seul instant et repartais avec une rage qui me valut peut-être la victoire, je coupais le fil d'arrivée avec une avance égale à celle de mon passage, mais combien mon émotion était grande lorsque, me retournant, maintes fois, pour m'assurer de ma position, j'apercevais la silhouette blanche de Baldoin qui me semblait à chaque fois regagner du terrain.

Finalement je pus respirer tranquille, et c'est ainsi que le 25 mars 1911, je réussis à inscrire mon nom à la suite du palmarès occupé parShrubb, Aldridge, Straw, Underwood, Robertson et Wood.

Au banquet du soir, un officiel irlandais me dit en me serrant la main : « Vous avez gagné aujourd'hui deux fois. » J'étais heureux, mais maintenant j'ambitionnais de faire comme Shrubb et Wood : de triompher deux années consécutives.

Ainsi que l'International Board en avait décidé, le 10e Cross des Cinq Nations fut couru le 30 mars 1912 à Edimbourg, ce fut pour moi l'occasion de renouveler ma victoire de l'année précédente.

Après un voyage plutôt long mais agréable, nous arrivions le soir dans la capitale d'Ecosse.

Un bain, un massage, un dîner et une promenade dans la ville, histoire de se dégourdir les jambes, telle fut notre occupation de la soirée.

Quelques minutes avant que l'équipe de France fût appelée au départ, je me trouvais en excellente condition, si bien que je voulais essayer de déposer 500 francs sur ma chance pensez donc la cote était encore bonne : 3/1.

Mais il me fut impossible de trouver le placement, le beeting étant interdit, une grande pancarte placée à l'entrée du stade, en prévenait les amateurs.

Contrairement aux années précédentes le start fut donné sur une piste en cendrée. Ayant confiance et connaissant mes aptitudes de pistard, je résolus de mener un train fou durant le premier mile que l'on devait effectuer sous les yeux du public.

Quelques équipiers anglais avaient reçu la consigne de me surveiller et les cracks celle de me suivre pas à pas.

Aussitôt après le coup de pistolet, tel un kangourou, je bondissais tout en m'assurant la corde pour m'éviter de voyager. Mon premier mile fut abattu en 4'37", cela était plutôt coquet pour quelqu'un qui partait avec l'intention d'en parcourir dix (16 km 090).

A la sortie du parc j'étais suivi par Scott et Hiblins qui étaient encore là et qui semblaient tout heureux de me rencontrer à nouveau.

L'on n'avait pas parcouru 2 miles, que je commettais une erreur de parcours entraînant avec moi mes suivants.

Revenant sur nos pas je menais un train régulier mais terrible pour combler mon retard et semblable à un handicap, dans ma course, je remontais et passais un à un mes concurrents, qui pourtant détalaient, espérant bien ne plus être rejoints.

Si Hiblins dans cette bagarre lâcha pied, Scott était derrière moi lorsque je me retrouvais en tête, mais il semblait donner des signes de défaillance; bien à regret, j'en profitais pour redoubler d'ardeur et le lâchais.

Lorsque je fis mon entrée sur la piste j'avais une centaine de mètres d'avance et il me restait la deuxième boucle à accomplir.

Cette seconde partie du parcours fut quelconque, je réussissais à augmenter mon avance pour finalement gagner de 300 mètres sur Scott et Hiblins, respectivement second et troisième.

Pour vous dire l'état de fraîcheur dans lequel je me trouvais, je ne voulus pas rentrer au vestiaire et restai sur la pelouse à encourager nos coéquipiers encore en piste.

Malgré mon classement, la France était battue par l'invincible Angleterre, l'Ecosse et l'Irlande nous précédaient, seul le Pays de Galles était battu par nous et relégué à la dernière place, place à laquelle il semble voué depuis la création de l'épreuve.

Cette victoire où je ne connus pas d'émotion et ne rencontrai point de lutte, ne me fera jamais oublier ma course de l'année précédente.

Je commençais très mal l'année 1913, qui pourtant fut par la suite l'une de mes plus glorieuses.

En effet, une vieille bronchite contracté en manœuvres dans les Alpes, alors que j'étais militaire, fit son apparition. Bien que malade, je persistais à m'entraîner, voulant être en forme pour l'épreuve que je visais tout spécialement. Vous le devinerez et comprendrez facilement, je désirais faire la passe de trois, dans le Cross des Cinq Nations, et réaliser ainsi ce qu'aucun athlète n'avait pu réussir jusqu'alors.

Successivement je devais m'incliner dans le Lemonnier après une course quelconque ou seule la maladie m'empêcha de triompher. Je fus obligé de m'abstenir dans le National pour ne pas compromettre mon projet. Il n'en fallut pas davantage pour qu'un journaliste incompétent dans la matière, écrivît que j'étais fini et que mon abstention équivalait à une désertion. C'en était trop. Après avoir consulté mon docteur et suivi son traitement je me remis à l'entraînement admirablement secondé en cette occasion par mon ami Gibassier, qui fut, en cette circonstance le plus dévoué des entraîneurs.

Avec les beaux jours la santé et la forme revinrent, dès lors j'étais en état de défendre ma chance et de répondre par des faits à un certain champion, qui subissant l'influence d'un triste entourage, s'était laissé aller à écrire une lettre qu'il ne supposait pas devoir être rendue publique.

Le 24 mars, lorsque je me rangeais au départ sous les ordres du starter je trépignais d'impatience et j'étais aussi heureux que le jour de mes débuts.

J'étais animé de deux sentiments.

1° Renouveler mes victoires de 1911 et 1912.

2° Infliger un démenti à mes détracteurs.

Le départ donné, je pensais seulement à la tactique à employer; le premier tour de l'aérodrome de Juvisy accompli, je me lançai à la poursuite de Glover qui s'était assuré une centaine de mètres d'avance.

Oubliant Scott et Keyser qui cherchaient à se laisser tirer, je rejoignis l'Anglais et, coude à coude, une lutte s'engagea pendant près de 2.000 mètres.

Alors qu'il restait encore à parcourir les deux tiers de la distance, je décollais mon adversaire, augmentant sans cesse mon avance pour finalement passer le poteau d'arrivée avec un avantage de 250 mètres sur Glover qui précédait Keyser de 200 mètres environ.

(A suivre.)

JEAN BOUIN.

BOUIN REJOINT GLOVER DANS LE CROSS DES CINQ NATIONS DE 1913

Le Cross des Cinq Nations de 1913 fut disputé en France, à Juvisy, il fut gagné par Bouin, qui triomphait ainsi pour la troisième fois consécutive dans la grande épreuve internationale. Notre document a été pris au moment où Bouin rejoint Glover vers le tiers du parcours. Celui-ci comportait 16 kilomètres. Le champion anglais Glover s'était échappé dès le départ.

Le Gérant : Charles GUYOT.

Imp. de la *Vie au Grand Air*, Imprimerie de Vaugirard, H.-L. MORTI, Dir., 12-13, impasse Ronsin, Paris